

Svetislav Janković*

ODGOVORNOST VAZDUŠNOG PREVOZIOCA PREMA PUTNIKU U SLUČAJU OTMICE VAZDUHOPLOVA**

Apstrakt: Autor u radu razmatra pravne posledice otmice vazduhoplova koje putnik kao neposredna žrtva takve terorističke radnje trpi. Kako je postojeće međunarodno pravno uređenje otmice vazduhoplova usmereno, pre svega, na prevenciju otmice, kao i na odmazdu prema otmičarima, čini se da je pravni položaj putnika neopravdano pravno nedostatan u smislu da predstavlja svojevrsnu pravnu prazninu. Nejasno je da li putnik (ili članovi njegove porodica, ako nije preživeo) imaju pravo na obeštećenje zbog smrti, povreda ili, uopšte, narušavanja zdravlja, koje nastupi usled otmice vazduhoplova. Tri su moguća odgovorna lica prema putniku. Prvo, najprimerenije, najopravdanije i najneverovatnije – otmičari. Drugo, vazdušni prevoznik na osnovu ugovora o prevozu i činjenice njegove objektivne odgovornosti za svaku okolnost koja se dogodi za vreme pružanja usluge prevoza. I, treće, država kao subjekt koji je u obavezi da sprečava akte terorizma na svojoj teritoriji. Nakon analize pravnih režima moguće odgovornih subjekata, zaključuje se *da lege lata* samo država može da bude odgovorna putnicima za otmicu vazduhoplova, a da bi *de lege ferenda* rešenje trebalo da bude u solidarnoj ili, makar supsidijarnoj odgovornosti države i vazdušnog prevozioca sa obavezom regresa prema otmičarima.

Ključne reči: otmica vazduhoplova, obeštećenje putnika, odgovornost države, solidarna odgovornost.

1. UVOD

Otmica vazduhoplova predstavlja svojevrsan vid terorizma, premda se, po pravilu, preduzima kao vid pritiska, ucene, pa čak i odmazde prema državi registracije vazduhoplova ili, pak, države u kojoj treba da nastupe posledice.¹ Sama činjenica

* Univerzitet u Beogradu – Pravni fakultet, jankovic@ius.bg.ac.rs, ORCID: 0009-0007-2279-9975.

** Ovaj rad je nastao kao rezultat istraživanja u okviru strateškog projekta za 2026. godinu „Problemi stvaranja, tumačenja i primene prava“ (podtema: Pravosuđe i izazovi današnjice – tema istraživačke grupe „Reforma krivičnog prava Srbije i aktuelne promene međunarodnog krivičnog prava“), koji finansira Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu.

1 U isti mah, država na takvu radnju po pravilu takođe deluju metodom odmazde, ali i prevencije. Predrag Pavličević, „Taksonomije koncepcata borbe protiv terorizma“, *Crimen* 5, br. 2 (2014):

da se otmica vazduhoplova događa za vreme leta, odnosno dok je vazduhoplov u atmosferi, za svoju posledicu ima izazivanje opšte opasnosti i to, kako za prisutne putnike u vazduhoplovu, tako i za lica na površini zemlje preko koje taj vazduhoplov preleće.²

S obzirom da je civilno vazduhoplovstvo, kao i uopšte vazduhoplovstvo, mlada grana saobraćaja koja počinje sa svojim razvojem posle Prvog svetskog rata, a puni zamah, tačnije omasovljenost dobija nakon Drugog svetskog rata, proizlazi da je na svetskom nivou ona postala privredno značajna tek nakon Drugog svetskog rata.³ Otuda, prve otmice civilnih vazduhoplova se događaju upravo tada, nakon Drugog svetskog rata, odnosno tokom 60-ih godina XX veka.⁴

Upravo, tokom tog perioda na međunarodnom planu postaje jasna opšta opasnost koju otmica vazduhoplova izaziva, te se pristupa opštem uređenju takve okolnosti. Štaviše, tada se u civilnom vazduhoplovstvu počinje jasnije uočavati razlika između sigurnosti i bezbednosti vazdušne plovidbe. Sigurnost vazdušne plovidbe (eng. *air safety*) je usmerena na tehničke odrednice vazduhoplova koje, ako su kao uslovi zadovoljene, čine vazduhoplov sposobnim za plovidbu (eng. *airworthiness*), tačnije za premeštaj putnika i robe sa jednog mesta na drugo. Sa druge strane, bezbednost vazdušne plovidbe (eng. *air security*) je usmerena ka omogućavanju obavljanja leta prethodno tehnički sposobnog vazduhoplova koji je oslobođen od spoljašnjeg malicioznog ljudskog uticaja koji bi mogao da ga poremeti i, posredno i povratno, da utiče na sigurnost vazdušne plovidbe. Prema tome, sigurnost vazdušne plovidbe je odrednica koja se tiče unutrašnjeg pitanja samog vazdušnog prevozioca i njegove tehničke pripremljenosti za predstojeći let, dok se bezbednost vazdušne plovidbe tiče svih učesnika u saobraćaju i predstavlja spoljnu odrednicu u odnosu na vazdušnog prevozioca na koju on ne može toliko neposredno da utiče.⁵

213–214. Pri tome, deluje da mere, tačnije norme krivičnog zakonodavstva imaju više odliku odmazde prema otmičarima vazduhoplova, dok mere upravnog zakonodavstva koje se odnose na sigurnosne i bezbednosne procedure (protokole) ulaska i izlaska sa aerodroma i (u) iz vazduhoplova, deluju više preventivno. Upravo se u tom upravnom pravnom smeru kreće pravna politika Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva kroz čitav niz upravnih mera i postupaka koja doprinose sigurnijoj i bezbednijoj civilnoj avijaciji. Više o tome dostupno na adresi: <https://www.icao.int/secretary-generals-presentation-administrative-committee-coordination-acc>, 15.8.2026.

- 2 Upravo ranjivost civilne avijacije koja se sastoji u velikom broju ljudi okupljenih na malom prostoru (u kabini vazduhoplova) predstavlja plodno tlo za akte politički motivisanog terorizma, jer je veoma lako na takvom prostoru izazvati opštu opasnost. Više o tome vid. Brian Jackson et alia, "The problem to be solved: Aviation terrorism risk past, present, and future", in: *Efficient aviation security*, eds. Brian Jackson et alia (RAND Corporation, 2012), 12–13.
- 3 Robert Curley, *The complete history of aviation – from ballooning to supersonic flight* (New York: Britanica educational publishing, 2012), 52. i dalje.
- 4 Abraham Abramovski, "Compensation for passengers of hijacked aircraft", *Bufalo Law Review* 21, no. 2 (1972): 340–341. Istina, otmice vazduhoplova kao pojava ne jenjavaju ni na početku 21. veka, a što potvrđuje događaj od 11.9.2001. kada se putem niza otmica vazduhoplova izvršeni teroristički akti na SAD-a, a što je u sadejstvu sa izuzetno naglašenim medijskim izveštavanjem stvorilo još upečatljiviju sliku o opasnosti od takvog vida terorizma. Više o tome vid. Aleksandra Ilić, "Discourse on modern terrorism", *Crimen* 12, br. 3 (2021): 309–311.
- 5 Michael Milde, *International Air Law and ICAO* (Utrecht: Eleven International Publishing, 2008), 207.

Otmica vazduhoplova predstavlja, upravo, taj spoljašnji uticaj na vazduhoplov, tačnije na upravljača vazduhoplova koji ima tehničku kontrolu nad njegovim upravljačkim mehanizmom sa dva krajnja cilja.⁶ Prvi je tehničke prirode i odnosi se na preuzimanje kontrole nad vazduhoplovom od strane otmičara, odnosno, suprotno posmatrano, na oduzimanje kontrole dotadašnjem upravljaču vazduhoplova, to jest prevoziocu koji takvu kontrolu vrši putem (tačnije, preko) letачkog osoblja.⁷ Drugi je, po pravilu, političke prirode i odnosi se na vršenje uticaja putem pritiska, prinude, iznude itd. na, najčešće, državu u kojoj je registrovan vazduhoplov ili iznad koje bi vazduhoplov trebalo da leti, odnosno čiji putnici u preovlađujućoj meri imaju državljanstvo.⁸

Kako su se dela terorizma u civilnom vazduhoplovstvu, a naročito otmice omasovile tokom 60-ih godina XX veka, tako je međunarodna zajednica preko svoje krovne organizacije Ujedinjenih nacija i njene stručne službene organizacije Međunarodnog civilnog vazduhoplovstva (eng. ICAO) odreagovala usvajanjem nekoliko međunarodnih vešestranih ugovora u ovom polju društvenih odnosa. Zajedničko svim takvim konvencijama jeste da se putem njih uređuju samo krivičnopravni i eventualno upravnopravni aspekti otmice civilnog vazduhoplova, dok se građanskopravnim aspektima otmice ne pridaje naročiti značaj. Štaviše, putem takvih konvencija se, zarad što šireg, opštijeg prihvatanja od strane država, sužavalo polje pravnog uređenja tako da se ono svede na sumarno i opšte uređenje bića međunarodnog krivičnog dela (otmice, sabotaze ili, uopšte, ugrožavanja bezbednosti vazdušne plovidbe), kao i na detaljnije uređenje nadležnosti državnih (nacionalnih) organa (sudova) za postupanje i postupak ekstradicije.⁹

- 6 Interesantna je etimologija reči otmica vazduhoplova na engleskom jeziku koja je nastala spajanjem uobičajenog izraza pozdravljanja među američkim licima iz kriminogene sredine (*Hi Jack*, pa otuda *hijack*, *hijacking* kao izraz za otmicu). Više o tome vid. Marko Krstić, "Ugrožavanje vazdušnog saobraćaja terorističkim aktima", *Strani pravni život* 60, br. 3 (2016): 109.
- 7 Anushka Singh et alia, "Aircraft hijacking and International Law". *International Journal of Law Management & Humanities* 4, no. 3 (2021): 140–141.
- 8 Upravo se, prema drugom kranjem cilju, razlikuju otmica vazduhoplova kako je ovde pojmovno određena i piraterija na nebu, odnosno prema vazduhoplovu (eng. *aircraft piracy*) kakva je pravno određena bila u Konvenciji UN o pravu mora, prema kojoj takva piraterija prema civilnom vazduhoplovu ima za svoj krajni cilj imovinske koristi koju predstavlja sam predmet piraterije (vrednost vazduhoplova, robe ili dragocenosti koje u tom trenutku poseduju putnici). Suprotno tome, otmicari vazduhoplova nemaju za svoj krajnji cilj da opljačkaju vazduhoplovnog prevozioca i korisnike prevoza, već da utiču na državu, međunarodnu organizaciju, uopšte na širi politički cilj putem ucene ili prinude povodom opšte bezbednosti i bezbednosti putnika i osoblja u vazduhoplovu koji otmičarima služe, po pravilu, kao taoci. Upor. Konvencija o pravu mora iz 1958. godine – UNICLOS, dostupno na adresi: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf, čl. 101. i Alona E. Evans, "Aircraft hijacking: its cause and cure", *American Journal of International Law* 63, no. 4 (1969): 695–696.
- 9 Detaljnije o pravnim izvorima koji uređuju bezbednost vazdušne plovidbe vid. Svetislav Janković, *Vazduhoplovno pravo* (Beograd: Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, 2021), 90–99. U suštini čitava oblast otmice vazduhoplova je na međunarodnom planu uređena u nekoliko konvencija hronološki određenih prema sledećem redosledu. Prvo su se putem Tokijske konvencije iz 1963. godine (eng. *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft* – u daljem tekstu Tokijska konvencija 1963.) uređivala na opšti način dela protiv bezbednosti vazdušne plovidbe a koja se učine u vazduhoplovu tokom leta. Težište uređenja je bilo na rasporedu nadležnosti i poslovnicih usmerenju na nadležnost države u kojoj je registrovan vazduhoplov, a

2. UOČAVANJE PROBLEMA

Hipoteza ovog rada se odnosi na moguću odgovornost vazdušnog prevozioca prema putniku u slučaju otmice vazduhoplova. *Rationae personae* posmatrano, to znači da se u pravnom smislu težište ugla posmatranja prebacuje na putnika kao, istina, najveću žrtvu otmice vazduhoplova i vazdušnog prevozioca koji nije otmičar i koji, takođe, može da bude žrtva takve otmice. Pri tome, putem takve hipoteze se želi uspostaviti pravni odnos građanskopravne odgovornosti vazdušnog prevozioca prema putniku zbog okolnosti otmice, a kao jedini pravni osnov takvoj odgovornosti se čini ugovor o prevozu između putnika i prevozioca koji je u toku svog izvršenja „prekinula“ otmica. Shodno tome, hipotezom se, možda i nehotice, teži pripisati rizik otmice na vazdušnog prevozioca.

Takva hipoteza, tačnije tvrdnja nastaje kao pokušaj ustanovljenja jednog od mogućih modela obeštećenja putnika u slučaju otmice vazduhoplova. Upravo, činjenica da je putnik svojevrsna kolateralna šteta čina otmice i predmet talačke krize koju izaziva otmica sama po sebi, ukazuje na to da ličnost, identitet putnika koji se nalaze u vazduhoplovu za otmičare nisu važni, već je važna država registracije tog vazduhoplova ili država u koju taj vazduhoplov leti (sleće, preleće itd.).¹⁰ Putniku

što se docnije iz praktičnih potreba proširilo i na države sletanja (poletanja) vazduhoplova). Vid. Ruwantissa Abeyratne, *Legal Priorities in Air Transport* (Cham – Switzerland: Springer, 2019): 103. Takva opštost Tokijske konvencije iz 1963. godine i nedovoljnost oslanjanja na nepotpuno uređenje otmice vazduhoplova prema Konvenciji o pravu mora iz 1958. godine su doveli do usvajanja Haške konvencije iz 1970. godine čije je pravno uređenje, praktično, bilo ograničeno samo na otmicu vazduhoplova (eng. *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft* – u daljem tekstu Haška konvencija 1970). Takođe, putem Haške konvencije iz 1970. godine pitanje nadležnosti u postupanju sa takvim delom je složenije uređeno tako da pored države u kojoj je delo učinjeno, nadležnost mogu da imaju i država registracije vazduhoplova, te one u kojima su nastupile posledice, pa čak država u kojoj su otmičari zatečeni. Vid. S. Z. Feller, “Comment on Criminal Jurisdiction over Aircraft Hijacking“, *Israel Law Review* 7, no. 2 (1972): 208–209. U cilju upotpunjenja celine pravnog uređenja ove oblasti, 1971. godine je usvojena Montrealska konvencija o sprečavanju nezakonitih radnji protiv vazdušne plovodbe, a koja je u suštini (osim neograničenosti samo na delo otmice) upodobila pravila o nadležnosti u postupku ekstradicije pravilima iz Haške konvencije iz 1970. godine (eng. *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation* – u daljem tekstu Montrealska konvencija 1971). Vid. Gerald F Fitzgerald, “Unlawful Inteference with Civil Aviation“, *Esseys in: Air Law*, ed. Arnold Kean (The Hague: Martinus Nijhoff Publishers, 1982), 63–65. Republika Srbija je članica ove konvencije od 2001. godine, a SFRJ je bila njena članica neposredno pošto je usvojena, od 1972. godine (Sl. list SFRJ, br. 33/72). Podaci o tome su dostupni na adresi: https://www.icao.int/sites/default/files/secretariat/legal/CurrentListofParties/Mtl71_EN.pdf, pristup 28.6.2026. Najzad, nakon niza otmica vazduhoplova 11. septembra 2001. godine, usvojene su dve konvencije u Pekingu (tzv. Pekinški sistem) koje su na znatno širi, potpuniji i striktniji način uređivale protivzakonite radnje userene na bezbednost civilne avijacije (eng. *Convention on the Suppression of the Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation* – u daljem tekstu Pekinška konvencija 2010; *Protocol Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft* – u daljem tekstu Pekinški protokol 2010). Više o tome vid. Michael Milde, “The Beijing Convention and Beijing Protocol adapted at the International Conference on Air Law“, *Zeitschrift für Luft – und Weltraumrecht* 60, no. 1 (2011): 9–11.

10 Istina, putnici su ranjivi ne samo u kabini vazduhoplova, već i na samom aerodromu prilikom ukrcajanja ili iskrcajanja. Vid. Commentary, “Deterring airport terrorists attacks and compensating the victims“, *University of Pensilvania Law Review* 125, no. 5 (1977): 1135. i dalje.

kao žrtvi i oštećenom (posmatrano spram krivičnog i građanskog prava) nije kao takvom potpuno uređen pravni položaj, jer je nejasno kome da se obrati za obeštećenje nakon čina otmice vazduhoplova (ili kome da se obrate članovi porodice putnika, ako putnik nije preživio otmicu). Postoji nekoliko lica kojima bi putnik mogao da se obrati za obeštećenje.

Prvo, najpravednije, ali i najmanje izvesno je da se obrati otmičarima vazduhoplova u kome se nalazio. Nesporno je da je putniku moguće da se po osnovu vanugovornog (deliktanog) odnosa obrati otmičaru vazduhoplova koji je, neposredno posmatrano, urok štete koju je putnik pretrpeo.¹¹ Međutim, imajući u vidu veliku verovatnoću da otmičari nisu finansijski solventni u meri da mogu da obeštete toliki broj putnika u vazduhoplovu koji su oteli, takva mogućnost se smanjuje do neupotrebljivog nivoa.¹² Čak, da putnik (putnici) sudskim putem dobije kondemnatornu obeštećujuću presudu protiv otmičara, ona će, praktično, biti nesprovodiva, odnosno neizvršiva, s obzirom da otmičari nemaju, po pravilu, svoju imovinu.

Drugi, izvesniji model odgovornosti prema putniku jeste da se njome optereti vazdušni prevoznik. Pravno relevantna činjenica da je putnik štetu od otmice pretrpeo u toku trajanja, tačnije izvršenja ugovora o prevozu koji je zaključio sa prevoziocem, pruža pravni osnov za obeštećenje putnika od strane prevozioca po osnovu ugovorne odgovornosti i činjenice da usluga prevoza nije pružena onako kako je prema tom osnovu prevoznik putniku obećao.¹³ To bi bila, dakle, ugovorna odgovornost prevozioca prema putniku putem koje bi se stvorila obaveza za prevozioca da obešteti putnika povodom okolnosti otmice vazduhoplova. Ako bi se pošlo za takvom logikom, moguće, prevozićeve odgovornosti, onda bi se otvorio niz pitanja koja stvaraju nejasnoće poput toga da li prevoznik odgovara ograničeno ili neograničeno zbog otmice, kao i da li se otmica može smatrati vazduhoplovnom nezgodom koja, po sebi, predstavlja svojevrstan aktivator (formalnopravno: uslov) prevozićeve odgovornosti.¹⁴ Najzad, ostalo bi nejasno da li otmica predstavlja ri-

11 *Napomena*: Na ovom mestu se neće činiti razlika između materijalne (koju putnik ređe trpi) i nematerijalne (koju putnik češće trpi) štete koja nastaje neposredno na dobrima putnika prilikom otmice vazduhoplova. Razlog tome je kako bi se na početku izbeglo dodatno usložnjavanje problema sa nejasnoćom u pogledu obima šteta koje je putniku dužan da nadoknadi vazdušni prevoznik u slučaju klasične vazduhoplovne nezgode koja je uređena opšteprihvaćenim pravilima Varšavske (iz 1929. godine) i Montrealske konvencije iz 1999. godine. Više o razlici šteta prema putniku tokom otmice vid. Abramovski, "Compensation for passengers of hijacked aircraft": 347.

12 Ronald L. Fick et al, "Aircraft Hijacking: Criminal and Civil Aspects", *University of Florida Law Review* 22, no. 1 (1969): 90.

13 Nebojša Jovanović, *Saobraćajno pravo* (Beograd: Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, 2024), 383–386.

14 U početnim decenijama razvoja civilne avijacije pojam vazduhoplovne nezgode je bio potpuno podudaran i poistovećen sa padom vazduhoplova, odnosno nezgoda je postojala samo kada vazduhoplov padne. Kako se tehnika razvijala, vazduhoplovi su ređe padali, pa je pojam nezgode, koji kao takav predstavlja aktivator prevozićeve odgovornosti, počeo da se odvajao od svog odraza podudarnog u samom padu aviona. Više o tome vid. Gerald F. Finley, "Trial Technique in Aircraft Accident Cases", *Texas Law Review* 31, no. 6 (1953): 809. i dalje. Međutim, i dalje je opstajala mala verovatnoća da se otmica vazduhoplova po automatizmu smatra vazduhoplovnom nezgodom u smislu koji vodi ka prevozićevoj odgovornosti, jer su i dalje postojala oprečna mišljenja o tome. Više o tome vid. Evans, "Aircraft hijacking: its cause and cure": 663–665.

zik koji je pokriven opštim osiguranjem prevozioca od (njegove, prevozilačke) odgovornosti, imajući u vidu prethodnu nedoumicu da se otmica (ne)može smatrati vazduhoplovnom nezgodom.¹⁵ Na kraju, ali i najvažnije, odgovornost prevozioca prema putniku za posledicu otmice nije uređena u postojećim opšteprihvaćenim međunarodnim (i domaćim) pravilima koja na poseban (*lex specialis*) uređuju prevoz vazdušnim putem.¹⁶ Otuda, osnovni problem nastaje zbog pravne praznine koju predstavlja neuređenost prevoziočevog režima građanske odgovornosti prema putniku u slučaju otmice vazduhoplova.

Kako bi se takva pravna praznina popunila, odnosno sistemski rešila (što ujedno predstavlja i *treći* model moguće odgovornosti za otmicu), neophodno je posegnuti za širim pravnim okvirom koji na međunarodnom nivou deluje da ne postoji, već ga je moguće pronaći samo na nacionalnom nivou. Shodno tome, za to će se uzeti primer prava Republike Srbije. U tom pravnom sistemu, postoji pravilo prema kome bi država trebala da bude odgovorna za akt nečinjenja, tačnije za nepreduzimanje mera (pa čak, i objektivno nemogućih za nju) koje bi sprečile otmicu vazduhoplova.¹⁷ Otuda, takvom potpunom pravne praznine u režimu civilnog vazduhoplovnog prava, deluje da bi se prethodno uočeni problem rešio. Međutim, to je samo naizgled, jer se time otvaraju mnoga druga pitanja u pogledu sadržine takve odgovornosti. Nejasno ostaje da li bi država u slučaju otmice vazduhoplova odgovarala putnicima prema režimu odgovornosti kakav, inače, ima vazdušni prevoznik prema njima ili bi odgovarala prema sopstvenom režimu vanugovorne odgovornosti. Konkretno, da li bi država kao odgovorno lice prema putniku imala mogućnost da ograniči svoju odgovornost na već unapred određeni iznos poput prevozioca, kao i da li bi imala mogućnost da se oslobodi od odgovornosti, te da neograničeno odgovara, takođe nalik prevoziočevom režimu odgovornosti.

- 15 Erwin E Caban, "War-Risk, Hijacking & (and) Terrorism Exclusions in Aviation Insurance: Carrier Liability in the Wake of September 11, 2001", *Journal of Air Law and Commerce* 68, no. 2 (2003): 428. i dalje. Putem osiguranja od odgovornosti vazdušnog prevozioca bi se nedoumica obeštećenja putnika u slučaju otmice vazduhoplova u velikoj meri učinila bespredmetnom, jer bi putnik dobio osiguranu naknadu od osiguravača, a osiguravač bi se u njegovu ličnu subrogirao. Međutim, jedna od prepreka takvom rešenju jeste činjenica da se kod osiguranja od odgovornosti osigurani slučaj događa, odnosno aktivira obaveza osiguravača samo u trenutku kada se jednovremeno aktivira i odgovornost samog prevozioca. Vid. Nataša Petrović Tomić, *Pravo osiguranja – sistem*, knjiga prva (Beograd: Službeni glasnik, 2019), 491–495. Upravo, nastanak odgovornosti prevozioca prema putniku povodom otmice vazduhoplova je i sporan.
- 16 Pre svega se to odnosi na prethodni Varšavski sistem nastao 1929. godine usvajanjem Varšavske konvencije i potonjih njenih dopuna (eng. *Convention for Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air* - u daljem tekstu Varšavska konvencija 1929) te na postojeći Montrealski sistem zasnovan na Montrealskoj konvenciji iz 1999. godine (eng. *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air* - u daljem tekstu Montrealska konvencija 1999). Obe konvencije uređuju pravne odnose povodom ugovora o prevozu putnika, prtljaga i robe, kao i pravne režime odgovornosti vazdušnog prevozioca. Detaljnije o tim sistemima vid. Janković, *Vazduhoplovno pravo*, 57–73.
- 17 Pri tome, do takvog pravila se dolazi tumačenjem da otmica predstavlja akt terorizma, a prema pravilu da država građanskopravno odgovara za posledice terorizma na svojoj teritoriji, to bi sledilo da država odgovara i za posledice otmice vazduhoplova (Zakon o obligacionim odnosima, čl. 180, st. 1.). Vid. Slobodan Perović et alia, *Komentar Zakona o obligacionim odnosima* (Gornji Milanovac-Kragujevac: Pravni fakultet u Kragujevcu i Kulturni centar Gornjeg Milanovca 1980), 534. i dalje.

Dakle, čak i kada bi se u prvom koraku konačno pronašlo rešenje da je država dužna da obešteti putnike u slučaju otmice vazduhoplova, ostalo bi nejasno kako bi se ta obaveza sadržinski odredila u smislu da li bi se poistovetila onoj koju ima vazdušni prevoznik u slučaju svoje odgovornosti prema putniku (specifičan vid tzv. prevoznikačke odgovornosti) ili bi se udaljila od nje, približavajući se klasičnoj građanskopravnoj odgovornosti.¹⁸ Rečju, da li bi sadržinski posmatrano odgovornost države za otmicu vazduhoplova „derivirala“ iz pravnog režima opšte prevoznikačke odgovornosti u civilnom vazduhoplovstvu ili bi, pak, bila „originarna“ odnosno udaljena i samostalna u odnosu na prevoznikačku odgovornost. Kako bi se uočila nepodudarnost u sadržini takve derivirane i originarne odgovornosti države za otmicu vazduhoplova, neophodno je, prethodno ukratko predstaviti pravni režim odgovornosti vazdušnog prevoznika, kako bi se, potom pokušalo pružiti sadržinski potpuno rešenje državne građanskopravne odgovornosti za otmicu vazduhoplova.

3. PRAVNI REŽIM ODGOVORNOSTI VAZDUŠNOG PREVOZNIKA

3.1. *Uopšteno*

Pravni režim odgovornosti vazdušnog prevoznika se pojmovno određuje kroz odgovorno lice (lica), slučajeve i vreme trajanja takve odgovornosti, kao i, konkretnije, kroz pravni osnov, granicu i razloge za oslobođenje odgovornosti. Posebnost pravnog režima takve odgovornosti se sastoji i u razlici u odnosu na opštu građanskopravnu (privrednopravnu) odgovornost od koje, upravo, prema navedenim odrednicama (pravnog osnova, granice, lica i slučajeva u kojima nastupa odgovornost) i odstupa.¹⁹

Vazdušni prevoznik odgovara za slučajeve u kojima je došlo do smrti ili telesne povrede putnika, oštećenja, uništenja ili gubitka predmeta prevoza (bilo da je to roba ili prtljag), te u slučaju zakašnjenja u prevozu putnika ili predaji robe (*rationae materiae*).²⁰ Vazdušnim prevoznikom kao odgovornim licem se smatra pravni subjekt (fizičko ili pravno lice – kompanija) koja se obavezala na pružanje usluge prevoza. Pri tome, prevoznikom se smatra, tačnije pripisuju mu se radnje, njegovih pomoćnika (bez obzira na pravni osnov – ugovor o radu, o delu itd.) koji svojim radnjama pomažu ispunjenje obaveze prevoza koju je izvorno preuzeo (*rationae personae*).²¹ Najzad, vazdušni prevoznik odgovara samo za štetne događaje koji nastupe za vreme prevoza u užem smislu reči (dok je letelica u vazduhu), kao i za vreme ukrcaja (pripreme) i iskrcaja (*rationae tempore*).

18 *Pojasňenje*: To znači da bi država u pogledu odgovornosti prema putniku u slučaju otmice vazduhoplova podražavala pravni režim prevoznikačke odgovornosti ili bi podražavala pravni režim klasične građanskopravne odgovornosti. O razlici ta dva režima odgovornosti vid. Jovanović, *Saobraćajno pravo*, 270–271.

19 Janković, *Vazduhoplovno pravo*, 238.

20 Jovanović, *Saobraćajno pravo*, 383–384.

21 Više o tome vid. Svetislav Janković, „Odgovornost vazdušnog prevoznika za radnje zemaljskog osoblja“, *Pravo i privreda* 63, br. 4 (2025): 532–534.

Sa druge strane, u užem pravnom smislu režim prevoziočeve odgovornosti se određuje prema osnovu, granici i razlozima za oslobođenje od nje. Tako, u pogledu osnova, u savremenom vazduhoplovnom pravu, prevozilac odgovara u tzv. dva koraka, odnosno prema dva osnova koji slede jedan za drugim.²² U prvom koraku, prevozilac odgovara objektivno, tačnije na osnovu tzv. relativne uzročnosti, odnosno na osnovu uzroka. U drugom koraku, prevozilac odgovara subjektivno, tačnije na osnovu pretpostavljene krivice. Pri tome, prvi korak, tačnije osnov prevoziočeve odgovornosti se odnosi na štete koje putnik pretrpi u materijalnom iznosu do 151 880 posebnih prava vučenja (eng. *special drawing rights*), a što kada se preračuna u evre iznosi približno 180 hiljada evra.²³ Ako putnik pretrpi štetu koja prelazi taj iznos, onda će se za prevozioca, u drugom koraku preobraziti osnov odgovornosti u pretpostavljenu krivicu, pa će prevozilac odgovarati za štetu koja prevazilazi pomenutu granicu (180 hiljada evra) ako ne bude u stanju da dokaže da do takve, prekogranične štete nije došlo usled njegove krivice (tačnije, nemara), odnosno takve krivice njegovih pomoćnika.²⁴ To znači da prevoziočeva odgovornost za štetu koju putnik pretrpi tokom prevoza, iako deluje, u načelu nije ograničena, jer u prvom koraku, tzv. objektivne odgovornosti, prevozilac odgovara do iznosa od 180 hiljada evra, dok u drugom koraku, tzv. subjektivne odgovornosti, prevozilac može da odgovara neograničeno ako ne bude u stanju da dokaže odsustvo svoje krivice, odnosno da takva šteta nije nastala usled prevozičevog nemara.²⁵

Dakle, vazdušni prevozilac odgovara prema dva osnova odgovornosti koja slede jedan za drugim, a shodno tome su određeni i razlozi za oslobođenje od takve odgovornosti. U prvom koraku, prevozilac se oslobađa odgovornosti ako dokaže da je putnik pretrpeo štetnu posledicu od radnje koja nije potekla od prevozioca već od samog putnika ili lica čije se radnje mogu pripisati putnikovoj interesnoj strani (član porodice preminulog putnika koji je prouzrokovao pad vazduhoplova, na primer). Dakle, u tom prvom koraku, osnov odgovornosti, iako određen kao relativna uzročnost, ipak naginje ka apsolutnoj uzročnosti, jer će prevozilac preuzeti na sebe obavezu naknade štete za svaku štetu koja je nastala tokom prevoza, a koja nije neposredno prouzrokovana radnjom putnika (ili njegovog naslednika).²⁶ Takav režim skoro pa apsolutne objektivne odgovornosti znači da će prevozilac odgovarati za štetu koju putnik tokom leta pretrpi čak i ako je uzrok štete u višoj sili, aktu ili grešci vazduhoplovne vlasti (što su, inače, razlozi za oslobođenje od odgovornosti kada je u pitanju prevoz robe). Rečju, vazdušni prevozilac će prema putniku odgovarati, u tom prvom koraku, u svakom slučaju, osim ako dokaže da je štetni događaj prouzrokovao ili doprineo mu, sam putnik.²⁷

22 Milde, *International air law and ICAO*, 282–284.

23 Montrealska konvencija 1999, čl. 17. Podatak dostupan na stranici: <https://www.xe.com/currency-converter/convert/?Amount=151880&From=XDR&To=EUR>, 11.8.2026.

24 Montrealska konvencija, čl. 21.

25 Janković, *Vazduhoplovno pravo*, 264–265.

26 Montrealska konvencija 1999, čl. 17.

27 Upor. Montrealska konvencija, čl. 18. Vid. George Leloudas, *Risk and liability in air law* (London: Informa, 2009), 86–92.

Takvim pravnim režimom se otvara mogućnost da se pravilo o skoro apsolutnoj odgovornosti vazdušnog prevozioca protegne i na odgovornost za otmicu vazduhoplova, a koja se dogodila za vreme trajanja prevoza, tačnije u njegovom toku u širem smislu koji obuhvata kako sam let, tako i pripreme za let, odnosno za sletanje i poletanje (ukrcaj i iskrcaj putnika). Takvim shvatanjem, tačnije tumačenjem pravila o apsolutnoj odgovornosti prevozioca u prvom koraku, dolazi se do zaključka da bi prevozioc trebalo da odgovara za svaku štetu koju putnik tokom leta pretrpi, a koju kao takav (putnik) nije sam izazvao ili joj doprineo. Tako bi se i posledice koje putnik pretrpi usled otmice vazduhoplova mogle podvesti pod opseg šteta koje bi trebalo da naknadi prevozioc, jer je skoro apsolutno odgovoran za sve štetne posledice prema putniku do iznosa od tih 151 880 posebnih prava vučenja (odnosno 180 hiljada evra kada se preračuna).²⁸ Ako bi putnik pretrpeo štetu koja prelazi taj iznos, prevozioc bi bio obavezan i na veći obim naknade, osim ako bi dokazao da veći, prekogranični iznos štete nije prouzrokovao prevoziočevom krivicom (to jest nemarom). Dakle, mogao bi da se izvede zaključak da prevozioc odgovara putniku i za štetne posledice koje pretrpi usled otmice, a prema klasičnom režimu dvostepene odgovornosti, tako što bi u prvom stepenu odgovarao apsolutno objektivno i ograničeno, dok bi u drugom stepenu odgovarao neograničeno u pogledu iznosa štete, ali subjektivno sa pretpostavljenom krivicom.

3.2. *Otmica kao vazduhoplovna nezgoda?*

Takvim shvatanjem i tumačenjem postojećeg međunarodnog (i domaćeg) vazduhoplovnog prava, rešila bi se nedoumica praznine i uopšte nejasnoće oko odgovornog lica za štetne posledice koje nastanu otmicom vazduhoplova.²⁹ Međutim, takvom tumačenju se kao prepreka nameće osnovni preduslov pravnom režimu odgovornosti vazdušnog prevozioca koji se sastoji u tzv. vazduhoplovnoj nezgodi. Prema postojećem vazduhoplovnom pravu, putnik ima pravo na obeštećenje od prevozioca samo ako je pretrpljena šteta posledica vazduhoplovne nezgode. Dakle, ako je putnik pretrpeo štetu tokom leta, ali koja nije prouzrokovana vazduhoplovnim nezgodom, onda neće imati pravo na obeštećenje od prevozioca, odnosno iz prevoziočevog ugla gledano, neće nastati njegova odgovornost.³⁰ Otuda proizlazi važnost određenosti pojma vazduhoplovne nezgode kako bi bilo izvesno kada nastaje prevoziočeva odgovornost. Kako takva okolnost nije precizno određena u propisima koji uređuju privatnopravne odnose u civilnom vazduhoplovstvu (Varšavski i Montrealski sistem, te shodni nacionalni propisi), neophodno ju je teorijski

28 Taj iznos se periodično upodobljava inflatornim kretanjima i od vremena donošenja konvencije (kada je iznosio 100 hiljada posebnih prava vučenja) je dva puta promenjen. Više podataka o tome dostupno na adresi: https://www.icao.int/sites/default/files/secretariat/legal/LEB%20Treaty%20Collection%20Documents/2024_Revised_Limits_of_Liability_Under_the_Montreal_Convention_of_1999_en.pdf, 10.8.2026.

29 Upor. Montrealska konvencija 1999, čl. 17, 21. i Zakon o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju, *Sl. glasnik RS*, br. 87/2011, 66/2015 i 96/2025, čl. 26, 28, 29.

30 Janković, *Vazduhoplovno pravo*, 249–251.

i, eventualno, kroz praksu odrediti kako bi pravilo o prevozićevoj odgovornosti moglo, uopšte, da bude primenjeno.

Pre svega, nesporno je da vazduhoplovna nezgoda postoji kada je došlo do uništenja ili oštećenja aviona u toku leta ili prilikom poletanja i sletanja. Takođe, nesporno je da takva nezgoda postoji i u slučaju turbulencija tokom leta, pada pritiska u kabini (određenog još odomaćenim engleskim izrazom kao „dekompresija“) i u sličnim situacijama tehničkih neprilika tokom leta.³¹ Međutim, sporno je da li se otmica može protumačiti, makar i nategnuto, to jest putem ekstenzivnog tumačenja, kao vazduhoplovna nezgoda. Posebno je sporno kada je usled otmice došlo do smrtnog ishoda putnika (ili težeg narušavanja zdravlja), ali da se putem „otetog“ vazduhoplova bezbedno sletelo bez ijednog tehničkog oštećenja na njemu. U tom slučaju, sporno je da li je otmica okolnost koja bi se mogla poistovetiti sa nezgodom kako je, već, uređena, istina nepotpuno, u međunarodnom javnom vazduhoplovnom pravu.³²

Ako bi se nezgodom smatrala samo tehnička okolnost koja onemogućava siguran let, te se tako svodila samo na pad ili oštećenje aviona, te turbulencije i dekompresije u toku leta, onda se pojam otmice (kojim se, usko posmatrano ugrožava prvenstveno bezbednost vazduhoplova, pa tek onda i sigurnost leta) ne bi mogao podvesti pod pojam nezgode. Međutim, ako bi se pojam vazduhoplovne nezgode šire protumačio, onda bi postojala mogućnost da se i otmica vazduhoplova podvede pod nezgodu koja predstavlja uslov za aktiviranje prevozićeovog režima odgovornosti. Šire tumačenje vazduhoplovne nezgode bi moglo da bude određeno kao svaki spoljni (u odnosu na prevozioca i putnika), neočekivani i neobičajeni događaj u toku leta koji prouzrokuje štetu putniku u vidu smrti ili telesne povrede.³³ Ako bi se kroz takve odrednice protumačila otmica kao dovoljna da aktivira odgovornost vazdušnog prevozioca, onda bi se u prvom koraku putniku otvorila mogućnost da dobije obeštećenje od prevozioca do nekih 180 hiljada evra skoro po automatizmu, a u drugom koraku, mogao bi da dobije obeštećenje i preko tog iznosa, ako bi dokazao da je štetu u tom obimu zaista i pretrpeo, a da ujedno prevozilac ne može da dokaže da za takvu okolnost nije kriv (tačnije da obori pretpostavku svoje krivice).³⁴

U suprotnom, ako se otmica kao takva, odnosno sama po sebi, ne bi mogla da smatra vazduhoplovnom nezgodom, onda se ne bi moglo primeniti pravilo o odgovornosti prevozioca prema putniku usled štete koja mu prouzrokuje otmica. Jedino, ako bi u toku čina otmice vazduhoplova došlo i do klačične vazduhoplovne

31 David Hodgkinson et alia, *International air carrier liability – safety and security* (New York: Routledge, 2017), 8. i dalje. Vazduhoplovna nezgoda je kao takva, tehnički pojmovno određena u Dodatku 13 na Čikašku konvenciju iz 1944. godine kao pojava (eng. occurrence) koja nastaje tokom leta a koja za neposrednu posledicu ima oštećenje određenog dela vazduhoplova ili, pak, dekompresiju u kabinu, a što za svoju posrednu posledicu ima smrt ili značajno oštećenje zdravlja putnika. Detaljnije dostupno na adresi: https://flightsafetydetectives.com/wp-content/uploads/2025/06/ICAO_Annex-13_Thirteenth_Edition_July_2024.pdf, 8.8.2026, poglavlje I, 1–1.

32 Dodatak 13 na Čikašku konvenciju 1944, 1–1.

33 Malgorzata Polkowska, “Some observations on civil air carrier liability in international air carriage – accident, damage and jurisdiction”, *Uniform Law Review* 15. no. 1 (2010): 110–112.

34 Montrealska konvencija 1999, čl. 17.

nezgode, odnosno tehničkih neprilika u letu, onda bi putnik imao pravo na obeštećenje od strane prevozioca u, već, opisanom režimu prvog i drugog koraka njegove odgovornosti. Istina, tada bi putnik svoje pravo na obeštećenje pravno zasnivao ne na otmici, već isključivo samo na nezgodi kao tehničkoj neprilici u letu a koja je za neposrednu posledicu imala pad, oštećenje, turbulenciju ili dekompresiju vazduhoplova. Činjenica da je otmica predstavljala izvor takvoj tehničkoj neprilici u letu nije dovoljan da se odgovornost bazira na otmici, već će se ona, shodno postojećem vazduhoplovnom pravu, zasnovati samo neposrednoj posledici otmice u vidu pomenute tehničke poteškoće u letu.³⁵

Prema tome, ako se otmica koja ne izaziva pad ili oštećenje aviona (uprosćeno posmatrano) izolovano posmatra, onda se prema postojećem vazduhoplovnom pravu ne bi moglo protumačiti da ona predstavlja nezgodu.³⁶ Zbog toga, u slučaju da je vazduhoplov otet, ali da je tehnički sigurno poleteo, leteo i sleteo, onda putnici bez obzira na štetu koju su zbog toga pretrpeli (smrt ili narušavanje zdravlja zbog znatnog stresa usled brige za sopstveni život) neće imati pravo na obeštećenje od prevozioca. Dakle, u takvom spletu okolnosti prevozioc neće biti odgovoran putniku, odnosno neće nastupiti prvi korak njegove apsolutne, objektivne odgovornosti. To znači da će putniku preostati samo vanugovorni oblici koncepta odgovornosti da se obešteti u slučaju otmice vazduhoplova. Kako je model građanskopravne odgovornosti otmičara depasiran (zbog znatno većeg društvenog značaja njihove krivičnopravne odgovornosti), tako će se kao jedino lice koje može da bude odgovorno putniku za slučaj otmice, pojaviti država.

4. ODGOVORNOST DRŽAVE ZA OTMICU

4.1. *Upšteno*

Ukoliko otmica vazduhoplova ne bi ispunjavala uslove da bude pravno smatrana vazduhoplovnom nezgodom, utoliko se ne bi ispunio osnovni preduslov ugovorne odgovornosti vazdušnog prevozioca prema putniku. U takvom rasporedu okolnosti, kao jedina mogućnost za obeštećenje putnika bi se javilo pravilo o odgovornosti države prema kome država odgovara, imovinskopravno posmatrano, za štetu koja nastane u vidu smrti, povreda, oštećenja zdravlja ili imovine, a da je uzrok takve štete teroristički akt koji je ona, tačnije njeni organi, trebala da spreči.³⁷

35 U pravnoj književnosti postoje shvatanja da u pojedinim situacijama putnik ima pravo na obeštećenje od prevozioca ako je pretrpeo štetu iako do same vazduhoplovne nezgode nije došlo. To su najčešće slučajevi zdravstvenih tegoba izazvanih turbulencijama, širenjem zaraznih bolesti u kabini vazduhoplova, srčanih zastoja u toku leta itd. Više o tome vid. Svetislav Janković, "Odgovornost vazduhoplovnog prevozioca za štete koje putnik pretrpi usled oštećenja zdravlja za vreme prevoza, a koje nije uzrokovano nezgodom na vazduhoplovu", *Pravo i privreda* 51, br. 7–9 (2013): 325–327.

36 Dodatak 13 na Čikašku konvenciju 1944, 1–1.

37 ZOO, čl. 180, st. 1. Istovetno pravilo sadrži i Prednacrt Građanskog zakonika Republike Srbije u članu 323, st. 1, dostupno na adresi: https://www.paragraf.rs/nacrti_i_predlozi/280519-prednacrt-gradjanskog-zakonika-republike-srbije.html, 15.8.2026. Istina, postojale su dileme da li kao takvo pravilo, istovetne sadržine i smisla, treba da bude u Prednacrtu GZ, odnosno da bez izmena bude

Dakle, prema opštem obligacionom i važećem pravu, država je građanskopravno odgovorna za štetu koja je nastala usled terorističkog akta.³⁸ Kako je otmica vazduhoplova nesporno akt terorizma upravljen na jednu ili više država, tako se može vrlo izvesno zaključiti da je država dužna da nadoknadi štetu putnicima koji su bili u vazduhoplovu u vreme otmice. Međutim, ostaje neodređenim, a pri tom veoma važnim, pitanje osnova, granice i eventualnog oslobođenja takve odgovornosti države.

4.2. Odlike odgovornosti

Odgovornost države za terorističke akte je po svojim osobinama deliktna, to jest vanugovorna, posebna, objektivna na osnovu apsolutne uzročnosti i neograničena. Ta odgovornost je posebna u odnosu na opšti režim građanskopravne odgovornosti prema kome je ustanovljen opšti osnov odgovornosti u pretpostavljenoj krivici štetnika.³⁹

Pre svega, za otmicu vazduhoplova kao akt terorizma, država je deliktno, odnosno *vanugovorno* odgovorna. Istina, moguće je protumačiti takvu odgovornost kao ugovornu, jer je putnik pretrpeo štetu u vazduhoplovu, a u kome se našao izvršenjem ranije zaključenog ugovora o prevozu. Međutim, to ne bi moglo da se uzme za tačno, jer pravilo o odgovornosti države je opštije i odnosi se na sva lica koja su pretrpela štetu od terorističkog akta (u ovom slučaju otmice vazduhoplova), a ne samo na putnike koji su u trenutku otmice bili u vazduhoplovu. U tom smislu, važno je uočiti da država ne zamenjuje prevozioca u kontekstu odgovornosti prema putniku, već ima sopstvenu, takoreći originarnu i opštu odgovornost prema oštećenim licima usled terorističkog akta. To znači da država odgovara za štetu koja je nastala usled akta terorizma ne samo oštećenima koji su bili u nekom ranijem ugovornom odnosu, već i onima koji nisu bili u takvom ili sličnom ugovornom odnosu shodno načelnom pravilu *neminem laedere*, odnosno zabrani prouzrokovanja štete drugome (ZOO, čl. 16).⁴⁰

preuzeto iz Zakona o obligacionim odnosima. Shodno tome su bili su učinjeni predlozi moguće promene njegove sadržine, a koji bi se sastojali, *rationae personae* posmatrano, u proširenju, tačnije preciziranju odgovornih subjekata. Tako bi pored države, za teroristički akt u građanskopravnom smislu mogli da odgovaraju autonomna pokrajina ili jedinica lokalne samouprave. Vid. Varijanta I i II na član 336 Prednacrt Građanskog zakonika Republike Srbije, dostupno na adresi: https://www.paragraf.rs/nacrti_i_predlozi/260615-nacrt_gradjanskog_zakonika.html, 15.8.2026.

38 Interesantno je da hrvatski Zakon o obveznim odnosima u kome su doslovno preuzeta sadržinski rešenja iz iznornog Zakona o obligacionim odnosima iz 1978. godine, ne sadrži pravilo o građanskopravnoj odgovornosti države za štete od akata terorizma. Naime, u delu zakona u kome su uređeni „posebni slučajevi odgovornosti“ a koji je kao poglavlje, tačnije „odsek“ u tom zakonu istovetno onom u izvornom i potonjem srpskom Zakonu o obligacionim odnosima, ipak ne postoji pravilo o odgovornosti države za akte terorizma. Svi ostali slučajevi posebnih odgovornosti su prisutni, osim, dakle, te odgovornosti države za propuštanje sprečavanja terorizma na svojoj teritoriji. Upor. Zakon o obveznim odnosima, *Narodne novine*, br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21, 114/22, 156/22, 155/23, 69/26, odsjek 6., čl. 1081–1084. i srpski ZOO, čl. 180–184.

39 Vid. Nebojša Jovanović, „Opšti osnov ugovorne odgovornosti u srpskom pravu“. *Pravo i privreda* 58, br. 1 (2020): 42. i dalje.

40 Marija Karanić Mirić, *Obligaciono pravo*, drugo izdanje (Beograd: Službeni glasnik, 2024), 92–94.

Istina, u slučajevima akata terorizma koji prouzrokuju štetu ugovornoj, korisničkoj strani, moglo bi da se uvede pravilo o supsidijarnoj, pa čak i solidarnoj odgovornosti države sa konkretnim pružaocem usluge. U slučaju otmice vazduhoplova, takvo pravilo bi moglo da ima sadržinu da je prema putniku na osnovu ugovora o prevozu odgovoran prvenstveno prevoznik, koji će se, potom regresirati od otmičara. Ako prevoznik, potom, ne bude mogao da se regresira od otmičara vazduhoplova, onda bi mu se dalo pravo da može da se regresira od države kao krajnje (*ultima ratio*) odgovornog lica za terorističke akte koji se dogode na njenoj teritoriji. Istovetan sklop regresne odgovornosti bi mogao da bude i ako bi se između države, prevoznika i otmičara našlo osiguravajuće društvo koje bi prevoznika osiguravalo od odgovornosti. Razlika bi bila samo u tome što bi se putniku tada pružala dodatna mogućnost obeštećenja (u pogledu proširenju kruga lica kojima bi mogao da se obrati), dok bi u regresnom postupku redosled ostao isti. Tako, ako bi osiguravač obeštio putnika, onda bi mogao (ako bi imao pravo) da se obeštiti od prevoznika, a zatim bi se prevoznik obeštio od države.⁴¹

Drugo, za akte terorizma, a shodno tome i otmicu vazduhoplova, država je odgovorna po osnovu tzv. *apsolutne uzročnosti*. To znači da država za takve akte, a shodno tome i otmicu vazduhoplova odgovara objektivno, na osnovu apsolutne uzročnosti što joj smanjuje mogućnosti oslobođenja od te odgovornosti. Deluje da kada država odgovara objektivno u tom posebnom režimu za akte terorizma, ne odgovara na istovetan način kako odgovaraju druga objektivno odgovorna lica. Za razliku od njih, država se ne može osloboditi takve odgovornosti pozivanjem na višu silu ili radnju trećeg lica.⁴² Jedini oslobađajući razlog za državu bi bila radnja oštećenog lica kao isključivi uzrok, tačnije izvor terorističkog akta i, shodno tome, štete koju je pretrpelo. Tumačeći objektivnu odgovornost države na takav, skoro pa apsolutan, način, ona se približava odgovornosti koju vazdušni prevoznik ima prema putniku u prvom koraku (stepenu) njegove odgovornosti. Prema takvom pravilu, vazdušni prevoznik odgovara uvek za štetu koju putnik pretrpi tokom leta, a koja ne prelazi unapred utvrđeni iznos (trenutno je to u 2026. godini oko 180 hiljada evra), osim ako ne dokaže da ju je putnik sam prouzrokovao ili doprineo njoj u nekoj meri (u kojoj će se, shodno tome, smanjiti u obimu prevoznikove odgovornosti).⁴³ Međutim, upravo to pravilo o ograničenoj i apsolutnoj odgovornosti vazdušnog prevoznika u prvom stepenu prema putniku, premda slično sa protumačenom odgovornošću države za otmicu vazduhoplova, predstavlja ujedno i početak razlikovanja ova dva režima. Naime, dok je odgovornost prevoznika u prvom stepenu ograničena, dotle je odgovornost države za otmicu vazduhoplova kao akt terorizma, načelno, neograničena.

41 Upravo bi se time i postigao osnovni cilj osiguranja od odgovornosti, bez obzira da li je odgovornost ugovorna ili deliktna, a koji se sastoji u tzv. socijalizaciji odgovornosti, odnosno njenom podruštvljenju, raširenju na druge subjekte da zajedničkim mogućnostima podnesu rizike savremenog doba. Više o tome vid. Predrag Šulejić, *Osiguranje od građanske odgovornosti*, doktorska disertacija (Beograd: Pravni fakultet u Beogradu, 1967), 14. i dalje.

42 Vid. Karanić Mirić, *Obligaciono pravo*, 635, F. 1756.

43 Montrealska konvencija, čl. 17. Više o tome vid. Janković, "Odgovornost vazdušnog prevoznika za radnje zemaljskog osoblja": 530. i dalje.

Neograničena u obimu odgovornost države za akte terorizma proizlazi, zapravo, iz prve, ovde razmotrene, osobine vanugovorne, to jest deliktne odgovornosti države. Za razliku od ugovorne odgovornosti za štetu čiji se obim određuje njenom predvidljivošću od strane ugovornika (a što ujedno može ukazivati na ograničenost u naknadi štete), u vanugovornoj odgovornosti za štetu deluje da preovlađuje načelo neograničenosti u smislu da se obim naknade štete ne ograničava na unapred predviđeno očekivanje kakvo postoji u ugovornoj odgovornosti, već na čitavu pretrpljenu štetu.⁴⁴ Otuda, u vanugovornoj odgovornosti preovladava načelo povraćaja u prethodno, predštetno stanje, odnosno obeštećenje bi trebalo da se svodi na dovođenje oštećenog u stanje (imovinske prilike i položaj) u kojem se nalazio pre prouzrokovanje štete.⁴⁵ Za razliku od vanugovorne odgovornosti koja se zasniva na retrospektivnoj odrednici kada je obim obeštećenja u pitanju, ugovorna odgovornost se zasniva na perspektivnoj odrednici na način da je oštećenom ugovorniku potrebno naknaditi tzv. pozitivni ugovorni interes, odnosno dovesti ga u očekivano stanje koje bi za njega nastalo ispunjenjem ugovora.⁴⁶ Prenoseći takvu logiku na odgovornost države za akte terorizma, odnosno u ovom slučaju za otmicu vazduhoplova, proizlazi da je država u obavezi da putem obeštećenja dovede putnika (iz otegotog vazduhoplova) imovinskopravni položaj u kome se nalazio pre prouzrokovane štete, odnosno pre otmice vazduhoplova.

4.3. Zaključno o odgovornosti države za otmicu vazduhoplova

U pogledu putnikovog obeštećujućeg potencijala, deluje da je on, na prvi pogled, veći kod otmice vazduhoplova (jer, država odgovara neograničeno) nego kod klasične vazduhoplovne nezgode (jer, prevozilac u prvom stepenu odgovara ograničeno). Međutim, u stvarnosti to nije tako.

Naime, u slučaju klasične vazduhoplovne nezgode koja vodi prevoziočevoj odgovornosti, putnik će u prvom stepenu njegove skoro pa apsolutne objektivne odgovornosti moći da dobije obeštećenje u visini do 180 hiljada evra, a po pravilu će dobiti i avansni, nesporni deo tog iznosa pre pokretanja bilo kog postupka u cilju obeštećenja.⁴⁷ Nasuprot tome, ako bi se putnik u slučaju otmice vazduhoplova obratio državi za obeštećenje, teško da bi bilo koja država bila spremna da isplati do 180 hiljada evra po putniku koji je bio u kabini vazduhoplova, a da uz to snosi obavezu obeštećenja i lica na zemlji koja su usled otmice tog vazduhoplova (i njegovog pada) pretrpela štetu. Štaviše, deluje manje verovatno da bi država bila spremna da plati,

44 Karanić Mirić, *Obligaciono pravo*, 667–668. Takvom stavu dodatno doprinosi pravilo u saobraćajnom pravu u kome prevozioci u osnovi odgovaraju ograničeno, osim ako su štetu prozrokovali kvalifikovanim krivicom (namerom ili krajnjom nepažnjom). Vid. Jovanović, *Saobraćajno pravo*, 392–393. Imajući to u vidu, upravo je otmica vazduhoplova akt koji je preduzet namerno i za koji bi trebalo da putnik dobije potpuno obeštećenje, iako ga, istina, nije preduzeo prevozilac i ne predstavlja vid njegove ugovorne odgovornosti.

45 Detaljnije vid. Jožef Salma, "Ugovorna odgovornost – u evropskom, uporednom i domaćem pravu". *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Novom Sadu* XLV, br. 1 (2011): 71. i dalje.

46 Mirko Vasiljević, *Trgovinsko pravo* (Beograd: Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, 2012), 113.

47 Montrealska konvencija 1999, čl. 28. i Zakon o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju, čl. 30.

čak, i iznos u visini avansnog, početnog i obavezujućeg iznosa po glavi poginulog putnika, a koji prema domaćim propisima iznosi približno 19 hiljada evra.⁴⁸

Sa druge strane, to otvara pitanje neravnopravnosti putnika prilikom otmice ako se ima u vidu različitost pravnih režima nacionalnih propisa o tom pitanju. Ta različitost je, pre svega, prisutna u pogledu opisanog odstupanja režima odgovornosti države za teroristički akt (i shodno tome otmicu) i odgovornosti vazdušnog prevozioca prema putniku u slučaju nezgode. Takođe, različitost je prisutna i među nacionalnim pravima u pogledu odgovornosti za teroristički akt, odnosno u ovom slučaju otmicu vazduhoplova.⁴⁹ Na kraju, to vodi svojevrsnoj pravnoj neizvesnosti, jer će neki putnici u slučaju otmice vazduhoplova biti obeštećeni na jedan način, a drugi putnici u drugoj otmici vazduhoplova, na drugi način.⁵⁰ Suprotno tome, stoji jednoobraznost pravnog režima odgovornosti vazdušnog prevozioca koja je istovetna u svim državama koje su prihvatile Montrelaski sistem ustanovljen 1999. godine.⁵¹ U tom smislu, deluje opravdanim predlog da se pitanje otmice vazduhoplova i obeštećenja putnika uredi na jednoobrazan način u okviru Montrealskog sistema građanskopravnog uređenja odnosa u civilnom vazduhoplovstvu.

5. ZAKLJUČAK

Imajući u vidu da otmica vazduhoplova kao pretnja i kao pojava koja se omasovila nakon Drugog svetskog rata predstavlja pitanje koje dodiruje, tačnije ulazi u različite grane prava poput krivičnog, upravnog i građanskog, deluje da bi njeno pravno uređenje u cilju potpunosti i pravne izvesnosti trebalo da bude svedeno na jedan pravni akt koji bi bio usvojen u okrilju Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva (engleski akronim – ICAO). Pri tome, takav tip uređenja u jednom međunarodnom pravnom aktu ne bi trebalo da bude prepreka da se pitanje otmice na nacionalnom nivou uredi različitim, granskim propisima, odnosno u

48 Taj početni, unapred isplativi deo štete koju poginuli putnik pretrpi iznosi 16 hiljada posebnih prava vučenja, a što kada se preračuna u evra, iznosi približno 19 hiljada evra. Podatak dostupan na stranici: <https://www.xe.com/currencyconverter/convert/?Amount=16000&From=XDR&To=EUR>, 15.8.2026.

49 Različitost među nacionalnim pravima je prisutna čak i između pravnih poredaka koji su imali isto izvoriste, a što je slučaj sa pravima Srbije i Hrvatske. Dok je Srbija preuzela u potpunosti pravilo iz jugoslovenskog ZOO o odgovornosti države za terorističke akte, pa ga čak unapređenog uvrstila i u Prednacr Građanskog zakonika, dotle je hrvatski zakonodavac izopštio takvo pravilo iz važećeg obligacionog prava. Upor. Zakon o obveznim odnosima, odsjek 6., čl. 1081–1084. i srpski ZOO, čl. 180–184, te Prednacr Građanskog zakonika Republike Srbije, čl. 323, st. 1.

50 Teritorijalni princip koji je vodeći za opredeljenje koja država je dužna da obešteti putnika u slučaju otmice vazduhoplova, upravo, kao propratnu posledicu izaziva tu neujednačenost u režimu obeštećenja, jer vezuje putnike za onaj nacionalni poredak u kome je došlo do otmice vazduhoplova. Istina, doduše iz krivičnogpravnog ugla, sa takvim problemom su se suočavali donosioci međunarodnih krivičnih konvencija o otmicama vazduhoplova razmatrajući pitanje nadležnosti određene države da postupa u tim stvarima (počev od države registracije vazduhoplova, države u kojoj je preduzeta otmica, države protiv koje je preduzeta otmica, države u koju je avion sleteo pošto je, eventualno, rešena otmica, države iz koje je putnik koji je pretrpeo otmicu itd.). vid. Milde, *International air law and ICAO*, 224. i dalje; Janković, *Vazduhoplovno pravo*, 90–99.

51 Milde, *International air law and ICAO*, 282. i dalje.

okviru krivičnog, upravnog i građanskog prava. Do takvog zaključka se dolazi zbog uvidjanja da postoje znatne razlike kao i pravne praznine u nacionalnim pravima, ali i u međunarodnom pravu u okviru kojeg se otmica uređuje samo na nivou međunarodnih krivičnih konvencija (Tokijska iz 1963., Haška iz 1970., Montrelaska iz 1971. i Pekinška iz 2010. godine), ali ne i u okviru Montrelaskog sistema iz 1999. godine (putem kojeg se uređuju građanskorpavni odnosi u civilnoj avijaciji).

Osnovna i početna nejasnoća u vidu odgovornog lica prema putnicima u slučaju otmice vazduhoplova bi na taj način bila rešena i ne bi bila neodređena zaviseći od nacionalnog poretka i, po pravilu, teritorije na kojoj (tačnije nad kojom) je otmica vazduhoplova preduzeta. Takođe, nakon što se odredi odgovorno lice, ili čak više lica koja bi bila subsidijarno ili solidarno odgovorna (vazdušni prevoznik, država, osiguravač itd.), potrebno je urediti u sadržinskom smislu pravni režim odgovornosti za otmicu. Svhrishodno bi bilo preuzeti model odgovornosti kakav predstavlja prvi stepen odgovornosti vazdušnog prevozioca prema putniku u slučaju vazduhoplovne nezgode a koji se sastoji u istina ograničenoj (do 180 hiljada evra), ali skoro pa potpuno apsolutnoj objektivnoj odgovornosti. Takav model bi trebalo prihvatiti bez obzira na prvenstveno odgovorno lice prema putniku u slučaju otmice vazduhoplova, odnosno bez obzira da li je to država, vazdušni prevoznik ili njegov osiguravač (od odgovornosti).

U suprotnom, postojeći pravni partikularizam kao i nepotpunost uređenja građanskoopravnih odnosa koji nastaju usled otmice vazduhoplova, vodi pravnoj neizvesnosti, pa i nepravednosti rešenja po putnika. Tako, čak i u pojedinim nacionalnim sistemima u okviru kojih se može izvesti izvesno tumačenje o odgovornosti države za otmicu vazduhoplova, ostaje neodređeno u kojoj meri, tačnije obimu, država odgovara prema putniku. Neodređenost, tačnije neusklađenost sa vazduhoplovnim pravom se sastoji u tome što je iako prividno odgovornost države neograničena u obimu, ona ipak u stvarnosti manja od one koju duguje vazdušni prevoznik u slučajevima njegove odgovornosti za klasičnu nezgodu. Zbog toga je potrebno pitanje pravnog režima odgovornosti za otmicu vazduhoplova urediti na jednoobrazan način i u pogledu obima obeštećenja, a za početak bi sasvim dovoljno bilo preuzeti obim obeštećenja iz prvog koraka pravnog režima odgovornosti vazdušnog prevozioca (u okviru koga je granica obeštećenja 180 hiljada evra po putniku).

LITERATURA

- Abeyratne, Ruwantissa. *Legal Priorities in Air Transport*. Cham – Switzerland: Springer, 2019.
- Abramowski, Abraham. "Compensation for passengers of hijacked aircraft". *Buffalo Law Review* 21, no. 2 (1972): 339–359.
- Caban, Erwin E. "War-Risk, Hijacking & (and) Terrorism Exclusions in Aviation Insurance: Carrier Liability in the Wake of September 11, 2001". *Journal of Air Law and Commerce* 68, no. 2 (2003): 421–448.
- Commentary. "Deterring airport terrorists attacks and compensating the victims". *University of Pensilvania Law Review* 125, no. 5 (1977): 1134–1165. Dostupno na adresi: <https://www.jstor.org/stable/3311564>, 15.8.2026.

- Curley, Robert. *The complete history of aviation – from ballooning to supersonic flight*. New York: Britannica educational publishing, 2012.
- Evans, Alona E. "Aircraft hijacking: its cause and cure". *American Journal of International Law* 63, no. 4 (1969): 695–710.
- Feller, S.Z. "Comment on Criminal Jurisdiction over Aircraft Hijacking". *Israel Law Review* 7, no. 2 (1972): 207–213.
- Fick, Ronald L. et al. "Aircraft Hijacking: Criminal and Civil Aspects". *University of Florida Law Review* 22, no. 1 (1969): 72–100.
- Finley, Gerald F. "Trial Technique in Aircraft Accident Cases". *Texas Law Review* 31, no. 6 (1953): 809–819.
- Fitzgerald, Gerald F. "Unlawful Inteference with Civil Aviation". In: *Esseys in Air Law* (ed. Arnold Kean). The Hague: Martinus Nijhoff Publishers, 1982.
- Hodgkinson, David et alia. *International air carrier liability – safety and security*. New York: Routledge, 2017.
- Ilić, Aleksandra. "Discourse on modern terrorism". *Crimen* 12, br. 3 (2021): 309–329.
- Jackson, Brian et alia. "The problem to be solved: Aviation terrorism risk past, present, and future". In: *Efficient aviation security* (eds. Brian Jackson et alia). RAND Corporation, 2012.
- Janković, Svetislav. "Odgovornost vazduhoplovnog prevozioca za štete koje putnik pretrpi usled oštećenja zdravlja za vreme prevoza, a koje nije uzrokovano nezgodom na vazduhoplovu". *Pravo i privreda* 51, br. 7–9 (2013): 321–336.
- Janković, Svetislav. *Vazduhoplovno pravo*. Beograd: Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, 2021.
- Jovanović, Nebojša. "Opšti osnov ugovorne odgovornosti u srpskom pravu". *Pravo i privreda* 58, br. 1 (2020): 40–63.
- Jovanović, Nebojša. *Saobraćajno pravo*. Beograd: Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, 2024.
- Karanikić Mirić, Marija. *Obligaciono pravo*, drugo izdanje, Beograd: Službeni glasnik, 2024.
- Krstić, Marko. "Ugrožavanje vazdušnog saobraćaja terorističkim aktima". *Strani pravni život* 60, br. 3 (2016): 107–117.
- Leloudas, George. *Risk and liability in air law*. Informa: London, 2009.
- Milde, Michael. *International Air Law and ICAO*. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008.
- Milde, Michael. "The Beijing Convention and Beijing Protocol adapted at the International Conference on Air Law". *Zeitschrift für Luft – und Weltraumrecht* 60, no. 1 (2011): 5–28.
- Pavličević, Predrag. "Taksonomije koncepta borbe protiv terorizma". *Crimen* 5, br. 2 (2014): 212–230.
- Perović, Slobodan et alia. *Komentar Zakona o obligacionim odnosima*. Gornji Milanovac-Kragujevac: Pravni fakultet u Kragujevcu i Kulturni centar Gornjeg Milanovca, 1980.
- Petrović Tomić, Nataša. *Pravo osiguranja – sistem*, knjiga prva. Beograd: Službeni glasnik, 2019.
- Polkowska, Malgorzata (2010). "Some observations on civil air carrier liability in international air carriage – accident, damage and jurisdiction". *Uniform Law Review* 15, no. 1 (2010): 109–131.
- Salma, Jožef. "Ugovorna odgovornost – u evropskom, uporednom i domaćem pravu". *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Novom Sadu* XLV, br. 1 (2011): 69–107.

Singh, Anushka et alia. „Aircraft hijacking and International Law“. *International Journal of Law Management & Humanities* 4, no. 3 (2021): 139–145.

Šulejić, Predrag. *Osiguranje od građanske odgovornosti*. Doktorska disertacija. Beograd: Pravni fakultet u Beogradu, 1967.

Vasiljević, Mirko. *Trgovinsko pravo*, Beograd: Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, 2012.

*Svetislav Janković**

LIABILITY OF AIR CARRIER FOR THE HIJACKING OF AIRCRAFT – SHOULD THE PASSENGER BE COMPENSATED?

SUMMARY

Despite extensive international and national legislation addressing aircraft hijacking, the passenger's legal position remains unaddressed and unregulated. Aircraft hijacking is regulated only in criminal and administrative law, not in civil, commercial, or private air law. As a result, passengers, the real and primary victims of aircraft hijacking, lack an appropriate legal basis for compensation. The author identifies a legal loophole, noting that an air carrier is not liable to a passenger who has suffered from aircraft hijacking. To effectively compensate passengers, it's crucial to examine the state's civil liability for its obligation to prevent acts of terrorism. The challenge lies in determining the legal framework and limits of the state's responsibility. This raises an important question: should the state be held liable under the same legal standards as airlines, or should it adhere to traditional forms of civil liability? This distinction is essential for ensuring justice for those affected. The author proposes two potential solutions. First, the state should adopt the same liability regime as aircraft, especially regarding the legal basis and limits of liability. Second, the state and the air carrier should be jointly and severally liable to the passenger, with the right and duty of recourse to hijackers.

Keywords: aircraft hijacking, air carrier's liability, state's liability, compensation of passenger.

* Associate professor, University of Belgrade, Faculty of Law, jankovic@ius.bg.ac.rs, ORCID: 0009-0007-2279-9975.