

Универзитет „Гоце Делчев“ - Штип, Правен факултет, Центар за правно политички
истражувања, Штип, Македонија



ТРЕТА МЕЃУНАРОДНА НАУЧНА КОНФЕРЕНЦИЈА



**ОПШТЕСТВЕНИТЕ ПРОМЕНИ ВО
ГЛОБАЛНИОТ СВЕТ**

Center for legal and Political Research

ЗБОРНИК НА ТРУДОВИ

Штип, 2016

Печати / Print 2- ri Avgust- Shtip

Графичка подготовка – Центар за Правно- политички истражувања

CIP - Каталогизација во публикација
Национална и универзитетска библиотека "Св. Климент Охридски", Скопје

316.42(100)(062)

МЕЃУНАРОДНА научна конференција Општествените промени во глобалниот свет (3 ; 2016 ; Штип)

Општествените промени во глобалниот свет = Social change in the global world = Социальные изменения в глобальном мире : зборник на трудови = proceedings = сборник материалов / Трета меѓународна научна конференција = Third international scientific conference = Третья международная научная конференция. - Штип : Универзитет Гоце Делчев = Shtip = Goce Delcev University = Штип = Универзитет Гоце Делчева, 2016. - 1052 стр. : табели ; 25 см

Трудови на мак., англ. и рус. јазик. - Фусноти кон текстот. - Библиографија кон трудовите

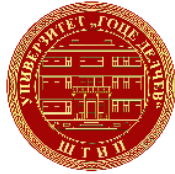
ISBN 978-608-244-353-9

I. International scientific conference Social change in the global world (3 ; 2016 ; Shtip) види Меѓународна научна конференција Општествените промени во глобалниот свет (3 ; 2016 ; Штип). - II. Международная научная конференция (3 ; 2016 ; Штип) види Меѓународна научна конференција Општествените промени во глобалниот свет (3 ; 2016 ; Штип)

а) Општествени промени - Свет - Собири

COBISS.MK-ID 102150666

Goce Delcev University in Shtip, Faculty of Law, Center for Legal and Political Research,
Shtip, Macedonia



THIRD INTERNATIONAL SCIENTIFIC CONFERENCE



PROCEEDINGS

Shtip, 2016

Университет им. Гоце Делчева, Юридический факультет, Центр правовых и политических исследований (Штип, Македония)



ТРЕТАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ НАУЧНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ



СОЦИАЛЬНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ГЛОБАЛЬНОМ МИРЕ

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ

Штип, 2016

Организациски комитет / Organizational Committee/ Организационный комитет конференции

Strashko Stojanovski PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University in Shtip, Macedonia, stasko.stojanovski@ugd.edu.mk
Jovan Ananiev PhD, Faculty of Law, University “Goce Delcev”- Shtip, Macedonia, jovan.ananiev@ugd.edu.mk
Kristina Misheva PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University in Shtip, Macedonia, kristina.miseva@ugd.edu.mk
Marija Ampovska PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University in Shtip, Macedonia, marija.radevska@ugd.edu.mk

Програмски комитет / Program Committee / Программный комитет конференции

Adoyi Onoja PhD, Nassarawa State University, Keffi, Nigeria, onojaa@yahoo.com
Afet Mamuti PhD, Faculty of Law, State University of Tetovo, Macedonia, afet.mamuti@unite.edu.mk
Agim Nuhiu PhD, Faculty of Law, State University of Tetovo, Macedonia, agim.nuhiu@unite.edu.mk
Agor Sarkisyan PhD, University of Svishtov, Bulgaria, agop@uni-svishtov.bg
Alenka Verbole PhD, currently- OSCE Mission in Tirana, University of Ljubljana, Slovenia, alenka.verbole@osce.org
Altin Shegani PhD, Faculty of Law, University of Tirana, Albania, altin_shegani@yahoo.com
Ana Nikodinovska Krstevska PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University in Shtip, Macedonia, ana.nikodinovska@ugd.edu.mk
Anastasia Bermúdez Torres PhD, Faculty of Law, Political Science and Criminology, University of Liege, Belgium, abermudez@ulg.ac.be
Andon Majhoshev PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University in Shtip, Macedonia, andon.majhosev@ugd.edu.mk
Bekim Baliqi PhD, University of Prishtina, Department of Political Science, Kosovo, bekim.baliqi@gmail.com
Belul Beqaj PhD, University of Business and Technology, Department of Political Science, Prishtina, Kosovo, belul.beqaj@gmail.com
Borka Tushevska PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University in Shtip, Macedonia, borka.tusevska@ugd.edu.mk
Elena Ivanovna Nosreva PhD, Faculty of Law, Voronezh State University, Russia, elena@nosyreva.vrn.ru
Gabriela Belova PhD, Faculty of Law, University “Neofit Rilski”, Blagoevgrad, Bulgaria, gbelova@hotmail.com
Gemma Andreone PhD, Institute for International Legal Studies of the Italian National Research Council (ISGI - CNR), Italy, gemma.andreone@gmail.com

Haluk Aydin PhD, Faculty of Arts and Sciences, Balikesir University, Balikesi, Turkey, aydinhaluk@hotmail.com

Igor Kambovski PhD, Faculty of Law, Goce Delchev University in Shtip, Macedonia, igor.kambovski@ugd.edu.mk

Ivana Bajakić PhD, Department of Economic Sciences, Faculty of Law, Zagreb, Croatia, ivana.bajakic@pravo.hr

Kristina Misheva PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University in Shtip, Macedonia, kristina.miseva@ugd.edu.mk

Kristine Whitnable PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University in Shtip, Macedonia, kristine.whitnable@ugd.edu.mk

Jadranka Denkova PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University in Shtip, Macedonia, jadranka.denkova@ugd.edu.mk

James C. Helfrich PhD, Global Scholars, Liberty University, Colorado, USA, jchelfrich@aol.com

Jovan Ananiev PhD, Faculty of Law, University “Goce Delcev”- Shtip, Macedonia, jovan.ananiev@ugd.edu.mk

Jusuf Zejneli PhD, Faculty of Law, State University of Tetovo, Macedonia, jusuf.zejneli@unite.edu.mk

Maciej Czerwinski PhD, Institute of Slavic Philology, Jagiellonian University, Krakow, Poland, maciej.czerwinski@uj.edu.pl

Marieta Olaru PhD, Doctoral School in Business Administration, Research Center for Business Administration, Department of Business, Consumer Sciences and Quality Management, The Bucharest University of Economic Studies, Romania, olaru.marieta@gmail.com

Marija Ignjatovic PhD, Faculty of Law, University of Nis, Serbia, marija@prafak.prafak.ni.ac.rs

Marina Valentinovna Sencova (Karaseva) PhD, Faculty of Law, Voronezh State University, Russia, smv@law.vsu.ru

Mato Brautović PhD, University of Dubrovnik, Croatia, mbraut@unidu.hr

Migena Leskoviku PhD, Law Faculty, European University of Tirana, Albania, migena.leskoviku@gmail.com

Natalia Vladimirovna Butusova PhD, Faculty of Law, Voronezh State University, Russia, butusova@law.vsu.ru

Naser Ademi PhD, Faculty of Law, State University of Tetovo, Macedonia , dr.naserademi@gmail.com

Nives Mazur Kumrić PhD, Faculty of Law, Political Science and Criminology, University of Liège, Belgium, nives.mazurkumric@ulg.ac.be

Olga Kosevaliska PhD, University “Goce Delcev”- Shtip, Faculty of Law, Macedonia, olga.kosevaliska@ugd.edu.mk

Patrick Wautelet PhD, Faculty of Law, Political Science and Criminology, University of Liege, Belgium, patrick.wautelet@ulg.ac.be

Recai Aydin PhD, Associate Professor, Vice Rector of International University of Sarajevo, Bosnia and Herzegovina, raydin77027@yahoo.com

Ruzica Simic Banovic, PhD in Economics, Senior Assistant - Lecturer, Faculty of Law, University of Zagreb, Croatia, ruzica.simic@pravo.hr

Senada Sabic Selo PhD, Institute for International Relations, Zagreb, Croatia, senada@irmo.hr

Silviu G. Totelecan PhD, Cluj-Napoca Branch of Romanian Academy, Socio-Human Research Department of "G. Baritiu" History Institute, Romania, silviu.totelecan@g.ail.com

Slavejko Sasajkovski PhD, Institute for Sociological, Political and Legal Research, University "St. Cyril and Methodius", Skopje, Macedonia, bilbilef@isppi.ukim.edu.mk

Strahinja Miljkovića PhD, Faculty of Law, Mitrovica, strahinja.miljkovic@pr.ac.rs

Strashko Stojanovski PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University in Shtip, Macedonia, strasko.stojanovski@ugd.edu.mk

Suzana Dzamtoska Zdravkovska PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University in Shtip, Macedonia, suzana.dzamtoska@ugd.edu.mk

Tamara Perisin, MJur (Oxon) PhD, Department of European Public Law - Jean Monnet, University of Zagreb - Faculty of Law, Croatia, tamara.perisin@pravo.hr

Tatjana Petrovna Suspiciņa PhD, Moscow Law Academy, Moscow, Russia

Tunjica Petrašević PhD, Faculty of Law, University of Osijek, Croatia, tpetrase@pravos.hr

Yuriy Nikolaevich Starilov PhD, Faculty of Law, Voronezh State University, Russia, juristar@vmail.ru

Wouter Van Dooren PhD, Public Administration and Management, University of Antwerp, Belgium, wouter.vandooren@uantwerpen.be

Zoran Tomic PhD, University of Mostar, Bosnia and Herzegovina, zoran.tomic@sve-mo.ba

Содржина / Table of Contents

LAW	17
THE SPECIFICS OF THE PRIVATE PLACEMENT OF SECURITIES IN THE MACEDONIAN SECURITIES LAW	
Marko Andonov, Kristina Misheva	19
МОДЕРЕН - СОВРЕМЕН И УСПЕШЕН - ЕФИКАСЕН МЕНАџЕР	
Војо Беловски	35
SOME SPECIFICS IN REGULATION OF CONTRACT ON ASSIGNMENT AND DIVISION OF PROPERTY INTER VIVOS IN SERBIAN AND MACEDONIAN LAW	
Novak Krstić	53
APPLICATION OF THE PRINCIPLE OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT TO THE INTERNATIONAL LAW OF FRESH WATER RESOURCES	
Mihajlo Vučić	79
THE INSTITUTION OF COMMON PROPERTY – FEATURES AND TYPES	
Emine Zendeli	97
ИДЕНТИФИКУВАЊЕ И ДЕФИНИРАЊЕ НА ПРОБЛЕМОТ НА СЕМЕЈНОТО НАСИЛСТВО	
Албана Метај-Стојанова	119
СТЕКНУВАЊЕ НА РОДИТЕЛСКОТО ПРАВО ПРЕКУ СУРОГАТ МАЈКА- ПОСЕБЕН ОСВРТ НА ЗАКОНОТ ЗА ИЗМЕНУВАЊЕ И ДОПОЛНУВАЊЕ НА ЗАКОНОТ ЗА БИОМЕДИЦИСНКО ПОТПОМОГНАТО ОПЛОДУВАЊЕ	
Арта Селмани-Бакиу	129
ОДГОВОРНОСТ ЗА НЕИСПРАВЕН ПРОИЗВОД ВО МАКЕДОНСКОТО ПРАВО	
Марија Амповска	153

ALTERNATIVE FORMS OF LIABILITY IN THE CONTEXT OF APPEALS CHAMBER POWER - VIEW FROM THE ICTY Sasa Knezevic, Goran Djordjevic	177
СРАВНИТЕЛНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О ГРАЖДАНСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И БАЛКАНСКИХ СТРАН Вера Бабурина	193
THE PRESIDENTIAL RIGHT TO PARDON AS AN INSTITUTE OF CRIMINAL LAW Besa Arifi	213
CONFIDENTIALITY IN MEDIATION Elizabeta Spiroska, Ivan Bimbilovski	235
КРИМИНОЛОШКИ АСПЕКТИ НА ПРОСТИТУЦИЈАТА: СО ПОСЕБЕН ОСВРТ НА АНТИЧКАТА ПРАВНА УРЕДЕНОСТ Елена Максимова, Димитар Апасиев	249
HATE SPEECH - EUROPEAN STANDARDS AND EUROPEAN COURT OF HUMAN RIGHTS CASE LAW Darko Dimovski, Ivan Ilie	271
INTERNATIONAL PUBLIC LAW IN THE JURISPRUDENCE OF THE EUROPEAN COURT OF JUSTICE Sanja Đorđević Aleksovski	287
КОНФИСКАЦИЈА НА ИМОТ И ИМОТНА КОРИСТ ВО СЛУЧАЈ НА АБОЛИЦИЈА Олга Кошевалиска, Елена Максимова	305
DA MIHI FACTO, DABO TIBI JUS Марија Игњатовић	325
ARE KNOW-HOW AND INTELLECTUAL PROPERTY RIGHTS AN INITIAL REASON FOR JOINING FRANCHISING NETWORK Strahinja D. Miljković, Aleksandra Vasić, Goran Tišić	339
THE APPLICABILITY OF THE INSTITUTE OF ADMINISTRATIVE SCIENCE IN THE MACEDONIAN LEGISLETION Jadranka Denkova, Andrej Angelovski	353

THE MEANING OF DISSUASIVE, PROPORTIONATE AND EFFECTIVE SANCTION IN DISCRIMINATION CASES

Zaneta Poposka 367

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ ОТПРАВЛЕНИЯ УГОЛОВНОГО ПРАВОСУДИЯ В ОТНОШЕНИИ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ

А.А. Анисимов, В.Г. Просвирнин 383

ВЕШТАЧЕЊЕТО КАКО ДОКАЗНО СРЕДСТВО ВО КРИВИЧНАТА ПОСТАПКА НА АНГЛИЈА И ВЕЛС

Никола Мицковски, Весна Трајановска 397

НЕЧЕСНИТЕ ДОГОВОРНИ КЛАУЗУЛИ ВО АВИОНСКИОТ ПРЕВОЗ НА ПАТНИЦИ

Борка Тушевска..... 415

КОДЕКС ЗА ПРОФЕСИОНАЛНА ЕТИКА НА НОТАРИТЕ

Ебру Ибиш 443

LOCATIO CONDUCTIO ОД РИМСКОТО ПРАВО И НЕГОВИТЕ СОВРЕМЕНИ „ПРАВНИ НАСЛЕДНИЦИ“(I)

Димитар Апасиев, Марија Амповска..... 463

ОСИГУРУВАЊЕ ОД ОДГОВОРНОСТ НА ЧЛЕНОВИТЕ НА ОРГАНОТ НА УПРАВУВАЊЕ КАЈ АКЦИОНЕРСКИТЕ ДРУШТВА

Горан Коевски, Борка Тушевска, Дарко Спасевски 483

POLITICS..... 519

МОЌТА НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА НА ГЛОБАЛНАТА МЕЃУНАРОДНА СЦЕНА

Милка Димитровска..... 521

ЗАКАНАТА НА ТЕРОРИЗМОТ ВРЗ БАЛКАНОТ: МЕТА НА ТЕРОРИСТИТЕ ИЛИ ПОГОДНО ТЛО ЗА ШИРЕЊЕ НА НИВНАТА ИДЕОЛОГИЈА

Ице Илијевски, Кире Бабаноски, Злате Димовски 545

ИЛЕГАЛНАТА МИГРАЦИЈА КАКО ПРАШАЊЕ ПО БЕЗБЕДНОСТА

Marina Andeva, Ivan Dodovski 561

THE NATINAL SECURITY SYSTEM OF MONTENEGRO Xhemail Limani	577
MAKING GOVERNANCE OF GLOBAL FINANCE MORE ACCOUNTABLE: INSIGHTS FROM POLITICAL PHILOSOPHY AND ECONOMY Marin Beroš, Marta Božina Beroš	593
POSITION OF THE WHISTLEBLOWERS IN THE UNITED NATIONS SYSTEM 10 YEARS AFTER SECRETARY-GENERAL’S BULLETIN ON PROTECTION AGAINST RETALIATION – HOW FAR HAVE WE COME? Marko Novaković	609
ISIS, MIGRANT CRISIS AND TURKEY’S ROLE AS PROTECTOR OF THE SECURITY OF EU Ivica Simonovski, Zeynep Ece Unsal	619
RELIGION, TERRORISM AND WORLD POLITICS Elena Tilovska-Kechedji	641
THE RISE OF ISLAMIC STATE OF IRAQ AND SYRIA (ISIS)-THREAT FOR GLOBAL PEACE AND SECURITY Kire Janev, Zlate Dimovski	651
ПОЛИТИЧКИОТ ПРОЦЕС НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА ВО УЛОГАТА НА ГЛОБАЛЕН АКТЕР И ПРОБЛЕМОТ СО ЗАПОСТАВУВАЊЕТО НА ЗЕМЈИТЕ ОД ИСТОЧЕН И ЦЕНТРАЛЕН БАЛКАН-БОСНА И ХЕРЦЕГОВИНА, КОСОВО, Р. МАКЕДОНИЈА, ЦРНА ГОРА И СРБИЈА Мики Рунтев	661
О ГАРАНТИЈАХ ПРАВ МАКЕДОНСКОГО НАЦИОНАЛНОГО МЕНЪШИНСТВА В БОЛГАРИИ Наталија Бугусова, Стојко Стојков	677
ДЕМОКРАТИЈАТА НИЗ ПРИЗМАТА НА ПОЛИТИКАТА ЗА ПРОШИРУВАЊЕ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА Ана Никодиновска Крстевска, Наталија Шикова	697

НОВИ ФОРМИ НА ПОЛИТИЧКИ МАРКЕТИНГ СО ПОСЕБЕН
ОСВРТ НА СОЦИЈАЛНИТЕ МЕДИУМИ
Јован Анание, Игор Голубов..... 719

SOCIETY..... **741**
ПРОСТОРОТ И ВРЕМЕТО ВО УСЛОВИ НА ГЛОБАЛИЗАЦИЈА И
КРЕИРАЊЕ НА ИДЕНТИТЕТОТ
Драган Стефановски..... 743

HIDDEN POLITICAL, SOCIAL, ECONOMIC AND LITERARY
THEORIES THAT SUPPORT THE AMERICAN DREAM AND ITS
SURVIVAL
Safaa Rabeeakh 759

STIMULATION OF CRITICAL AND CREATIVE THINKING PROCESS
THROUGH PSYCHOLOGICAL WORKSHOPS AMONG
POSTGRADUATE STUDENTS
Eleonora Serafimovska, Marijana Markovikj 769

CULTURE AND LAW IN THE INTERCULTURAL COMMUNICATION
AND COOPERATION
Ranka Jeknić 791

SHAPING AND MODELING PERSONALITY IN PROCESS OF LONG
LASTING TRANSITION – CASE OF THE REPUBLIC OF MACEDONIA
Marijana Markovikj, Eleonora Serafimovska 807

THE URBANIZED ALIENATION OF THE RELIGIOUS INDIVIDUAL —
THE INNOVATIVE CONCEPT OF SOCIOLOGY OF RELIGION
Karina Politkina, Tatyana Svetlichnaya 821

КОНСТИТУЦИОННЫЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ
ГРАЖДАНСКОГО ОБЩЕСТВА В РОССИИ И ГОСУДАРСТВАХ
ЕВРОПЫ
Инна Стародубцева..... 827

THE PERSPECTIVE OF DECENT WORK IN CONDITIONS OF
GLOBALIZATION
Slobodanka Kovačević-Perić..... 837

РАЗВОДОТ НА БРАКОТ И СИМПТОМИТЕ НА СТРЕС КАЈ РАЗВЕДЕНИТЕ ЖЕНИ Хатиџе Исљами	849
SOCIETY TODAY: THE CHALLENGE OF HUMAN RIGHTS AND THE WAY FORWARD Mirjana Sredojevic	859
THE ROLE OF STEREOTYPES IN CREATING SOCIAL DISTANCE AND SOCIAL INCLUSION IN REPUBLIC OF MACEDONIA Strashko Stojanovski, Jadranka Denkova	877
ANALYSIS OF THE DEVELOPMENT OF THE CONCEPT OF THE INFORMATION SOCIETY IN RUSSIA Anastasia Petukhova, Svetlana Krepysheva	895
MEDIA AND COMUNICATION	915
WHAT PRINT MEDIA WRITE FOR WORKERS RIGHTS AND PROBLEMS IN REPUBLIC OF MACEDONIA IN THE PERIOD 1.03.2014-31. 08. 2014 Suzana Dzamtoska-Zdravkovska, Andon Majhosev	917
ABDUCTION OF AN EGYPTIAN AIRCRAFT IN MARCH, 2016: DISCOURSE IN TRADITIONAL MEDIA AND INFORMATION SITES Plamen Atanasov	933
INTERPRETATION OF NON-VERBAL SIGNS IN THE INSTANT INTERNET COMMUNICATION VIA VIBER AND FACEBOOK MESSENGER Nataša Jović, Borislav Vukojević, Bojana Miodragović	943
TWO-WAY COMMUNICATION IN REGIONAL POLICY: THE TECHNOLOGY OF SOCIETAL MARKETING. Daria Shcheglova	961
THE PHENOMENON OF RISING NATIONALISM AND XENOPHOBIA IN HUNGARY IN THE CONTEXT OF THE 2015/2016 REFUGEE CRISIS AND ITS REFLECTION IN CROATIAN MEDIA Nefreteta Zekić Eberhard, Tomislav Levak	967

HOW THE MEDIA IN THE REPUBLIC OF MACEDONIA REPORT ON THE ACTIVITIES OF THE PUBLIC PROSECUTION OF RELATED OFFENSES ARISING FROM THE CONTENT OF THE ILEGAL INTERCEPRION OF COMMUNICATIONS IN THE PERIOD 1.04.-30.06. 2016

Andon Majhosev, Zlatko Bakev..... 989

HATE SPEECH ON SOCIAL MEDIA IN REPUBLIC OF MACEDONIA

Dejan Marolov, Strashko Stojanovski..... 1009

ПРЕДИЗВИЦИ И МОЖНОСТИ ЗА ПОДОБРУВАЊЕ НА ПОШТЕНСКИТЕ КОМУНИКАЦИИ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

Диана Бошковска, Наташа Данилоска, Елизабета Цамбаска, Александра Лозаноска 1033

НЕЧЕСНИ ДОГОВОРНИ КЛАУЗУЛИ И НЕЧЕСНА ДЕЛОВНА ПРАКТИКА ВО АВИОНСКИОТ ПРЕВОЗ НА ПАТНИЦИ

Борка Тушевска

Доцент на Правен факултет при УГД, Штип,

borka.tusevska@ugd.edu.mk

Апстракт

Улогата и значењето на авионската индустрија за секоја национална економија и воопшто за глобалната (светска) економија, достигна големи размери во денешницата. Во модерните услови на промет на стоки и услуги, значењето на авионската индустрија директно се одрази на правниот режим на превозот, и тоа како на национално, така и на меѓународно ниво.

Посебен и исклучително битен сегмент во авионската индустрија претставува превозот на патници. Покрај економската важност на овој вид превоз, од правен аспект исклучително битна е рамката што треба да обезбеди соодветен правен основ за заштита на правата на договорните страни. Како потврда за важноста на правните аспекти на ова проблематика, се јавуваат бројните судски спорови од Б2Ц договори склучени помеѓу авионските компании и патниците како *потрошувачи на услугите*.

Токму важноста на правниот режим на авионскиот превоз на патници, го определи и фокусот во овој труд и тоа: општите услови за превоз на патници во авионскиот сообраќај, нивната полноважност во смисла на „*чесност или нечесност на договорните калузули*“, и „*чесноста или нечесноста на деловната практика*“ на авионските компании во договорните односи со патниците како потрошувачи на услуги.

Заштита на правата на потрошувачите во авионскиот превоз ќе биде предмет на анализа од аспект на Закон за облигационите и стварноправните односи во воздушниот сообраќај, Регулацијата (ЕЗ) 261/2004 од 11 февруари 2004 година, Анексот I од Мултилатералната спогодба за основање на Европска заедничка воздухопловна област од 9 јуни 2006 година, општите и посебните

услови на авионските компании спрема патниците, и конечно, потрошувачката (деловна) политика на компаниите во авионската индустрија.

Клучни зборови: *потрошувачи, осигурување, нечесни клаузули, одговорност, превоз.*

UNFAIR CONTRACT TERMS AND UNFAIR BUSINESS PRACTICE IN AIR CARRIAGE OF PASSENGERS

Borka Tushevska, PhD

Faculty of Law, University Goce Delchev – Shtip

Borka.tusevska@ugd.edu.mk

Abstract

The role and the importance of aircraft industry of each national economy, and for global (world) economy, reached a large scale. In the modern terms of supplying goods and services, the importance of the aircraft industry directly affect the legal regime governing transport at national and international level too.

Particular and extremely important part of aircraft industry, is the transport of passengers. Despite economic importance of this type of transport, legal regime governing this area has a great meaning too. The importance of the legal regime derives from the need to ensure stable legal basis for protection of the contracting parties. As an additional confirmation of the importance of stable legal regime in this area, is the existance of numerous disputes in B2C contracts (*airplanes companies verus passengers as a consumers of these services*).

The importance of this part of the aircraft carriage of passengers determined the focus in this article such as: general terms for carriage of passengers in aircraft transport, and its legality in the context of the “*fairness and unfairness of the clauses*” and “*fairness and unfairnes of*

the business practice” of the aircraft companies towards the passengers.

The protection of the passengers rights in aircraft carriage will be studied through the Law on Obligations and Property Relations in Air Transport, Regulation (EC) 261/2004 of 11 February 2004, Annex I of the Multilateral Agreement on the Establishment of a European Common Aviation Area by June 9, 2006, Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal 1999, the general and specific requirements of airlines, consumer policy in the airline industry.

Key words: *consumers, insurance, unfair terms, liability, transport.*

Вовед:

Во последните децении на 20-ти и во почетоците на 21 век, се до денес, авионскиот превоз на патници доживува експанзија. Под влијание на глобалните промени, масовниот и брз промет на стоки и услуги, либерализацијата на пазарот на труд и капитал, авионскиот превоз стана суштествено битна сообраќајна гранка за секоја национална и воопшто за глобалната економија.

Во овој сегмент од авионскиот превоз своевидно и исклучително битно значење има превозот на патници. Во денешницата, воопшто не изненадува фактот што учеството на авионскиот превоз на патници во Европската и светска економија покажува константен раст, а потребата од овој вид на услуги покажува тенденција на константно зголемување.¹

Под влијание на ваквата фактичка состојба во авионската индустрија, значително се зголеми улогата и значењето на аеродромите во секојдневните транспортни маршрути, и тоа, како во превозот на стока, така и во превозот на

¹Согласно последно објавената статистика на Eurostat Statistics Explained, во рамки на Европа зголемен е процентот на превоз на патници во однос на превоз на стока, каде поради превозот на тешки и груби стоки, метали итн., поексплоатиран е поморскиот транспорт на стока, или мултимодалниот транспорт што од стручната фела се перцепира како најсофистициран и најекономичен модел на превоз. Види повеќе за ова: Zelenika R., Lotrič T., Bužan E., Multimodal Transport operator liability Insurance model, Promet – Traffic&Transportation, Vol. 23, No. 1, 2011, pp. 25-38.

патници. Во денешницата воопшто не е тешко да се забележи видоизменетата улога и значење и на аеродромите и нивното функционирање во ново (модерно) руво, вклучувајќи повеќе аспекти на патничкиот и стоковиот сообраќај.² На полето на превозот на стока, аеродормите одамна се перцепираат како *стожерни логистички центри*.³

На ваквиот тренд во авионската индустрија своевидно влијание извршија и бројните статусни промени на авионските компании, односно бројните преземања, припојувања или спојувања, кои рефлектираа со концентрација на капиталот во рацете на неколку авионски „гиганти на компании,“ кои што го опфаќаат најголемиот дел од овој пазар.⁴

Актуелните економски состојби и влијанија се одразија и на правниот режим што го уредува превозот на патници во авионскиот сообраќај, и тоа како на меѓународно ниво, така и на ниво на законската рамка во одделените правни системи. Со оглед на природата и карактерот на дејноста што ја вршат авионските компании, како и нивниот транснационален статус, нужна е примената на меѓународниот правен режим, а неизбежно е неговото влијание врз националните законодавства кои што го уредуваат авионскиот превоз на патници. Впрочем самото преземање и спојување на компаниите придонесе кон создавање на *транснационални компании во авионската индустрија*, кои во никој случај не можат да ја игнорираат примената на меѓународното право во транспортот.⁵ Во контекст на ова, доволна е само површна анализа на

²Покрај логистиката во превозот, аеродромите се перцепираат и како трговски центри каде се наоѓаат продавници за бројни и разновидни трговски марки, центри за спортски активности, едукативни центри (читални), центри за нега (козметички салони) итн. Види повеќе: Kasarda J.D., *The Evolution of the Airport Cities and the Aerotropolis*, Chapter 1 in *Airport Cities: The Evolution*, London: Insight Media, 2008, pp. 1-39.

³Логистиката на аеродромите во авионскиот превоз на патници и стока е од исклучително битно значење, создава „*додадената вредност*“ на стоките и услугите, и како логистички центри им нуди најсофистицирани услуги на своите корисници (увозно-извозните компании) и патници со статус на потрошувачи. Види повеќе за улогата на аеродромите во превозот на патници и стока: Kupfer F., Lagneaux F., *Economic Importance of Air Transport and Airport Activities in Belgium*, No. 158, National Bank of Belgium, 2009, p. 76.

⁴Luísa Freitas Correia M., *Mergers and acquisitions – airline industry, Value a merger: U.S. Airways group inc. (lcc) and amr corp. (aamrq)*, 2015. Case between american airlines and U.S. Airways.

⁵Под влијание на меѓународниот правен режим во сферата на авионската индустрија спроведени се бројни измени и дополнувања во националните законски решенија

решенијата содржани во националните законодавства за авионски превоз на патници, да се утврди високиот степен на хармонизација и усогласеност со меѓународните и европските решенија во овој дел (*земјите членки на ЕУ и земјите надвор од ЕУ*).

Правилата под кои авионските компании ги нудат своите услуги се скоро идентични, ако при нивното проучување се тргне од фактот дека меѓународните решенија за авионски превоз се прифатени од страна на сите авионски компании, членки на меѓународната асоцијација за авионски транспорт.⁶ По основ на овој аргумент, неспорна е примената на меѓународната правна рамка во авионскиот превоз на патници. Тоа што е спорно и што создава најголем дел од споровите на ова поле, се различното толкување на решенијата, нивната различна практична имплементација, *не/чесните клаузули и не/чесната деловна практика на авионските компании спрема потрошувачите*.

Во рамки на овој труд, покрај на теоретските ќе се фокусираме и на практичните аспекти на проблематиката, како би стекнале потемелна претстава за „*не/чесните клаузули*“ и „*не/чесната деловна политика*“ на авиокомпаниите.⁷

1. Правниот режим во воздухопловството на Република Македонија

Потрошувачките договори во авионскиот превоз на патниците ги склучуваат авионските компании и физичките лица со статус на потрошувачи. Потрошувач во смисла на Законот за заштита на потрошувачите на Република Македонија⁸ претставува *секое физичко лице кое купува производи или користи услуги за непосредна сопствена потрошувачка во деловни простории на трговецот, надвор од деловните простории како и со договори на далечина за*

на одделните правни системи. Исклучок не беше ниту Република Македонија која што преку Закон за облигационите и стварноправните односи во воздушниот сообраќај („Службен весник на Република Македонија“ бр. 85/2008, 148/2011, 10/2015 и 150/2015, во понатамошниот текст ЗОСВС), константно ги следи Европските и светските практики во авионскиот превоз на патници.

⁶<http://www.iata.org/Pages/default.aspx>, [accessed on 10.08.2016].

⁷Tang Rachel Y., Airline Passenger Rights: The Federal Role in Aviation Consumer Protection, Congressional Research Service, *Informing the legislative debate since 1914*, 2016, p. 10.

⁸Закон за заштита на потрошувачите „Службен весник на Република Македонија“ бр. 38/2004, 77/2007, 103/2008, 24/2011, 164/2013, 97/2015 и 152/2015, во понатамошниот текст ЗЗП..”

цели кои не спаѓаат во рамките на неговата трговска, стопанска, занаетчиска или професионална дејност (ЗЗП, член 4/1).

Дефиницијата содржана во член 4 став 1 од ЗЗП на Република Македонија, по својата содржина и суштина е целосно компатибилна со дефиницијата содржана во Директивата на ЕУ што се однесува на правата на потрошувачите (Директива 2011/83/ЕУ).⁹ Во насока на ова во точка 17 од Преамбулата на Директивата од 2011 година, изречено е наведено дека **дефиницијата за потрошувач треба да ги опфати физичките лица кои дејствуваат надвор од нивната трговска, стопанска, занаетчиска или професионална дејност. Во случај на двојна намена/цел на договорот, кога договорот е склучен делумно за целта која што е во оквир и делумно надвор од оквирот на трговските дејности кои физичкото лице ги реализира, на целта на трговската дејност е со тоа ограничена, а во целокупниот контекст на договорот не е ограничена, физичките лица треба да се сметаат за трговци.** Следствено неспорно е дека „потрошувач“ во смисла на Македонското позитивно право има идентично правно значење со Европското поимање на „потрошувач.“

Во рамки на Директивата 2011/83/ЕУ, содржани се правата на потрошувачите како *општа правна рамка*, и истата се однесува и на правата на потрошувачите во договорите за превоз на патници. По истата логика решенијата содржани во Македонскиот ЗЗП, наоѓаат своја примена и на полето на авионскиот превоз на патници. Во ЗЗП, дел 5, глава 1 именувана како „*нечесни одредби во потрошувачките договори*,“ регулирани се поимот и спецификите на нечесните клаузули и тоа во контекст на правото на раскинување, надомест на штета, нечесноста во поглед на цената, ослободувањето од одговорност за штета во случај на вина, и во случај на скриени материјални и правни недостатоци итн.

Покрај ЗЗП, во Република Македонија со Закон за облигационите и стварноправните односи во воздушниот сообраќај (*во понатамошниот текст ЗОСВС*),¹⁰ се штитат правата и интересите на патниците низ призмата на

⁹Directive 2011/83/EU of the European Parliament and of the Council of 25 October 2011 on consumer rights, amending Council Directive 93/13/EEC and Directive 1999/44/EC of the European Parliament and of the Council and repealing Council Directive 85/577/EEC and Directive 97/7/EC of the European Parliament and of the Council. Преземено од: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32011L0083>, [пристапено на 10.08.2016 година].

¹⁰Службен весник на Република Македонија“ бр. 85/2008, 148/2011, 10/2015 и 150/2015.

уредувањето на договорните односи во Б2Ц договорите.¹¹ Во насока на заштита на правата од Б2Ц договорите, на полето на облигационите односи во воздушниот сообраќај се уредуваат:

-надоместувањето на штета и помошта на патниците во случај на одбивање да му се дозволи влез во воздухопловот, откажување на летот и долго одложување на летот се уредуваат согласно Регулативата (ЕЗ) 261/2004 од 11 февруари 2004 година за востановување на еднообразни правила за надомест на штета и помош на патниците во случај на одбивање да му се дозволи на патникот да се качи во воздухопловот заради превоз, откажување на летот и големо задоцнување на летот (во натамошниот текст; Регулативата 261/2004), која е преземена согласно со Анексот I од Мултилатералната спогодба за основање на Европска заедничка воздухопловна област од 9 јуни 2006 година објавена во “Службен весник на Република Македонија” Меѓународни договори број 27/2007;

-задолжителното осигурување на воздушните превозници и оператори од одговорност за штета причинета на трети лица, патници, багаж и ствари се уредуваат согласно Регулативата (ЕЗ) 785/2004 од 21 април 2004 година за условите за осигурување за авиопревозници и оператори на воздухоплови (во натамошниот текст: Регулативата 785/2004), која е преземена согласно со Анексот I од Мултилатералната спогодба од алинејата 1 на ставот 2 на член 1;

-одговорноста на воздухопловниот превозник во врска со воздушниот превоз на патници и багаж се уредува со одредбите на Конвенцијата за изедначување на некои правила за меѓународниот превоз по воздушен пат од Монреал 1999 година објавена во “Службен весник на Република Македонија” Меѓународни договори број 25/2000 (во натамошниот текст: Монреалската конвенција) и со Регулативата (ЕЗ) 2027/97 од 9 октомври 1997 година за одговорност на авиопревозниците во случај на несреќи (во натамошниот текст: Регулативата 2027/97), изменета со Регулативата (ЕЗ) 889/2002 (во натамошниот текст: Регулативата 889/2002), која е преземена согласно со Анексот I од Мултилатералната спогодба од алинејата 1 на ставот 2 на член 1;

¹¹Со овој закон се уредуваат облигационите односи во воздушниот сообраќај, основите на стварноправните односи во поглед на воздухопловот, постапката на извршување и обезбедување врз воздухоплов и товар во воздухопловот и судирот на законите во поглед на воздушниот сообраќај.

-издавањето на патнички билети преку употреба на компјутерски системи за резервација е уредено со Регулативата (ЕЗ) 2299/89 за работа со компјутерски резервациони системи од 24 јули 1989 година, изменета со Регулативата (ЕЗ) 3089/93 и Регулативата (ЕЗ) 323/99;

-обврската за информирање на патниците за идентитетот на превозникот се уредува согласно со Регулативата (ЕЗ) 2111/2005 за воспоставување на листа на воздухопловни превозници на Заедницата за кои е изречена забрана за вршење сообраќај во рамките на Заедницата и за информирање на патниците во воздушниот сообраќај за идентитетот на воздухопловниот превозник кој ќе го изврши превозот, која е преземена согласно со Анексот I од Мултилатералната спогодба од алинејата 1 на ставот 2 на член 1 и

-воспоставувањето на цените и давачките во воздушниот превоз се уредуваат со Глава 4 од Регулативата (ЕЗ) бр.1008/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 24 септември 2008 година за заедничките правила за вршење на воздухопловните услуги во заедницата (во натамошниот текст: Регулативата 1008/2008), која е преземена согласно со Анексот I од Мултилатералната спогодба од алинејата 1 на став 2 на член 1.

Како што произлегува и од самиот ЗОСВС, член 1 став 3, на облигационите односи во воздухопловниот сообраќај што не се уредени со овој закон или со прописите наведени во ставот 2 на член 1 од овој закон,¹² соодветно се применуваат одредбите од Законот за облигационите односи¹³. Независно од не/постоењето и конструкцијата на членот 1, став 3 од ЗОСВС, примената на ЗОО во за прашања од оштото учење на договорите останува.

In concreto станува збор за примената на општите одредби од ЗОО за настанувањето и престанувањето на договорите (раскинување, ништовност), правата и обврските, одговорност во случај на повреда на обврските итн. Сепак, во поглед на уредувањето на правата и обврските, неспорна е доминантната улога и значење на *општите и посебните услови за*

¹²Регулативата (ЕЗ) 261/2004 од 11 февруари 2004 година; Анексот I од Мултилатералната спогодба за основање на Европска заедничка воздухопловна област од 9 јуни 2006 година; Регулативата (ЕЗ) 785/2004; Конвенцијата за изедначување на некои правила за меѓународниот превоз по воздушен пат од Монреал 1999; Регулативата (ЕЗ) 889/2002; Регулативата (ЕЗ) 2299/89; Регулативата (ЕЗ) 3089/93; Регултивата (ЕЗ) 323/99; Регулативата (ЕЗ) 2111/2005; Регулативата (ЕЗ) бр.1008/2008.

¹³Закон за облигационите односи („Службен весник на Република Македонија “бр. 18/2001, 4/2002, 5/2003, 84/2008, 81/2009, 161/2009 и 123/2013).

превоз на патници, особено ако се земе предвид дека станува збор за договори што настануваат по пристапување (*адхезиони договори*).

Правната заштита на правата на потрошувачите вклучувајќи ги и правата на патниците во авионскиот превоз, не започнува со ЗЗП и ЗОСВС. Имено, ЗОО во општиот дел во членовите 130 и 131 изречно го уредува прашањето за ништовноста на конкретни одредби каде е утврдена нечесност во смисла на договорно право, истовремено самите решенија имплицираат нечесна деловна практика во односите помеѓу договорните страни. Имено, во член 130/1 од ЗОО, пред да пристапи кон поимање на ништовноста на договорните клаузули во смисла на „не фер“, „нереално“ „нерамноправно“¹⁴ предвидување на правата и обврски, законодавецот пристапува кон дефинирање на општите услови на договорот како инструмент за настанување на облигација во В2С и В2В договорите.¹⁵

Општите услови претставуваат основен концепт по којшто се склучуваат Б2Ц договорите. Тие ги дополнуваат *посебните спогодби* утврдени меѓу догаварачите, и по правило обврзуваат како и посебните. Општите услови на договорот мораат да бидат објавени на *вообичаениот начин*. Општите услови ја обврзуваат *договорната страна ако и биле познати или морале да и бидат познати во моментот на склучувањето на договорот* (ЗОО, член 130/2/3/4/5). Токму имплементацијата на ставот 5 од член 130 од ЗОО, ги создава најголемите дилеми и проблематизира бројни и разновидни случаи од практиката. Попрецизно, што значи „*да му бидат познати на потрошувачот во моментот на склучувањето на договорот, или да морале да му бидат познати*“

Познавањето на договорните клаузули треба да подразбира познавање на правната важност на истите, не површно запознавање или голо информирање за содржината на условите. По основ на ова, општите услови мора да биде јасни

¹⁴Во најголем дел од термините што ги користиме за да го симплифицираме значењето на „*нечесност*“ во правна смисла, содржани се основните начела на кои што почива целото договорно право. Кога станува збор за нерамноправно предвидување на правата и обврските, во правна смисла подразбира повреда на член 4 од ЗОО каде е предвидено дека „*учесниците во облигационите односи се рамноправни.*“

¹⁵Општите услови на договорот се договорни одредби составени за поголем број договори кои едната договорна страна (составувач), пред или во моментот на склучување на договорот и ги предлага на другата, било да се содржани во формуларен (типски) договор, било договорот на нив да се повикува (ЗОО, член 130/1).

и разбирливи за потрошувачот, во моментот на контрахирање. Секое поинакво решение повлекува ништовност на договорот, или на одредена одредба спротивна на законот или добрите деловни обичаи.

ЗОО ја предвидел најстрогата санкција кога станува збор за утврдување на „*нечесна договорна клаузула*“ во конкретен договор. Имено уште во ставот 1 од член 131 од ЗОО, именуван како „*ништовност на одредени одредби*“, законодавецот утврдил: „*ништовни се одредбите на општите услови на договорот кои спротивно на начелото на совесност и чесност, овозможуваат очигледен несразмер во заемните давања на страните и како такви создаваат можност од настанување на штета на содоговарачот на составувачот или го загрозуваат постигнувањето на целите на склучениот договор, дури и кога општите услови кои ги содржат се одобрени од надлежен орган.*“ (ЗОО, член 131/1).

При оцената на ништовноста на одредени одредби од општите услови се земаат предвид сите околности, настанати пред и во моментот на склучување на договорот, правната природа на договорот, видот на стоките и услугите кои се предмет на обврската, другите одредби од договорот, како и одредбите на друг договор со кои одредбата од општите услови е поврзана (ЗОО, член 131/3).

Доколку темелно се проучат одредбите од членовите 130 и 131 од ЗОО, лесно ќе се констатира дека утврдувањето на ништовноста на договорните клаузули кај Б2Ц и Ц2Ц договорите, претставува исклучително комплексна проблематика. Ова од причина што правните стандарди „*чесно*“, „*совесно*“, „*рамноправно*“ итн., може да се дефинираат исклучиво со помош на практиката, односно студиите на случај познати на судската практика.

Ако се земат предвид модерните услови за склучување на договорите, опасноста од монополизирање на понудата на конкретни услуги, повеќе од очигледна е потребата од анализа и проучување на степенот на „*не/чесност*“ на договорните клаузули содржани во Б2Ц договорите. Во функција на заштита на правата на потрошувачите од авионската индустрија, во Република Македонија своја примена наоѓа и Законот за воздухопловство,¹⁶ каде покрај одредбите од општ карактер врзан за работата на авионските компании, содржани се и одредби кои ги тангираат интересите на патниците.¹⁷

¹⁶(„Службен весник на Република Македонија“ бр. 14/2006, 24/2007, 103/2008, 67/2010, 24/2012, 80/2012, 155/2012, 42/2014, 97/2015, 152/2015, 27/2016 и 31/2016 во понатамошниот текст ЗВ).

¹⁷Во контекст на ова Пристапот на пазарот за извршување на аеродромски услуги на прифаќање и испраќање на воздухоплови, патници, багаж, стока и пошта и

Решенијата содржани во Македонското позитивно право имаат исклучително битно значење за утврдувањето на статусот на потрошувачот (*корисникот на авиоуслугите*) и детерминирањето на односот на авиокомпанијата и потрошувачот. Сепак, во никој случај не смее да се игнорира фактот дека во овие решенија генерално се содржани Меѓународните концепти за овие прашања предвидени во Регулативите и Директивите од ова област. Следствено, студирањето на меѓународните извори подразбира темелно проучување и на Македонските решенија.

Покрај законската рамка, темелното проучување на ова прашање подразбира суштинска анализа на деловната практика, општите и посебните услови, и воопшто политиката на авиокомпаниите креирана низ секоја одделна фаза на развој и достигнување на ова поле. За таа цел, нужно е проучувањето на Меѓународниот правен режим применлив за работата на авионските компании.

опслужување на воздухопловите со гориво и мазиво на воздухопловните пристаништа отворени за јавен воздушен превоз е уреден со Директивата 96/67/EЗ од 15 октомври 1996 година за пристап на пазарот на аеродромски услуги на воздухопловните пристаништа на Заедницата која е преземена со Анексот 1 на Мултилатералната спогодба за основање на Европска заедничка воздухопловна област (“Службен весник на Република Македонија” број 27/2007 и 98/2009), (во натамошниот текст: Директивата 96/67 на ЕУ). Понатаму, во контекст на заштита на правата на патниците, ЗВ во делот на инспекциските работи предвидува дека инспекцијата на давањето на аеродромски услуги го опфаќа особено надзорот над примена на прописите за: техничките и други услови за безбедно прифаќање и испраќање на воздухоплови, патници и предмети на воздухопловното пристаниште; оптоварувањето на воздухопловот и редоследот на товарот во него; видот на товарот и безбедноста кога товарот се состои од опасни материи и предмети; постапките на одмрзнување на воздухопловите и полетно-слетната патека, како и начинот и постапките за нивна заштита од замрзнување, квалитетот на горивото и мазивото и исправноста на системите што служат за снабдување на воздухопловот со гориво и мазиво; просториите, техничката опрема и начинот на вршење преглед на воздухопловите, на патничкиот багаж и стоките, ***обезбедувањето на воздухопловните пристаништа, противпожарното обезбедување и условите за безбедна противпожарна заштита, информираноста на патниците за идентитетот на превозниците, начинот на формирањето на надоместоците од страна на операторите на воздухопловни пристаништа и давателите на аеродромски услуги, како и организацијата, условите и начинот на давање на медицинска заштита.***

2. Меѓународниот правен режим во авионскиот превоз на патници

Европскиот правен режим за воздушен сообраќај претставува дел од меѓународната правна рамка за воздухопловство. Својата база Европската регулатива ја црпи од член 100 (2) од Договорот за Европската заедница (*во понатамошниот текст ДЕЗ*). Согласно член 100 (2) од ДЕЗ, *Европскиот парламент и Советот можат да утврдат соодветни одредби за поморскиот и воздушниот транспорт, согласно вообичаената законодавна постапка*.¹⁸ Водејќи се токму од ова, Европскиот парламент и Советот во 1991 година ја донесоа Регулацијата 295/91 за утврдување на општи правила за надомест во случај на одбивање за полетување на патниците од страна на авионската компанија. После 13 години, во 2004 година, со донесувањето на Регулацијата 261/2004, ова Регулација беше ставена надвор од сила. Дел од пакетот Меѓународни извори на правото на патниците е и Конвенцијата за изедначување на некои правила за меѓународниот превоз по воздушен пат, од 1999 година (Монтреалската конвенција). Сите овие меѓународни извори го сочинуваат правниот режим за заштита на патниците во авионскиот сообраќај.¹⁹

Доволна беше само површна анализа на меѓународната регулатива за превоз на патници во авионскиот сообраќај, да утврдиме дека последователно и постепено извршените промени на легислативата, е резултат на брзо согледаната потреба да се имплементираат актуелностите на пазарот на услуги во авионскиот сообраќај, тековните политики во авионската индустрија, ставовите на практиката, и другите околности кои повеќе или помалку се рефлектираат врз меѓународната регулатива за воздухопловство. Овие бројни и разновидни факти/околности, не може да се игнорираат и за истите секојдневно

¹⁸Consolidated versions of the treaty on european union and the treaty on the functioning of the European Union (2010/c 83/01)en 30.3.2010 official journal of the european union c 83/1, достапно на: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3AC2010%2F083%2F01>, [пристапено на 20 Август, 2016].

¹⁹Во меѓународниот правен режим за воздушен сообраќај влегува и Регулацијата 2111/2005 на Европскиот парламент и Советот што се однесува на заедничката листа на авионски превозници на кои што се применува забрана за летање во рамки на ЕУ, за информација на патниците за идентитетот на авионската компанија, и ставање надвор од сила на член 9 од Директивата 2004/36/ЕЗ. Види: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:32005R2111>, [пристапено на: 24 Септември 2016 година].

се водат полемики, кои што ја потврдуваат потребата од нивна имплементација во основните концепти за воздухопловство.

Водејќи се од генезата на измените и дополнувањата на важечката легислатива, ни се чинеше исклучително битно да се проанализира предлог Регулативата 20 за ревизија на Регулативата 261/2004 и Регулативата 2027/9, како и останатите важечки извори кои соодветно на условите и времето во кои биле усвоени, ги рефлектирале актуелностите врзани за ова сообраќајна гранка.

Предлог Регулативата е плод на одредени решенија содржани во Регулативата (ЕЗ) 261/2004 од 11 февруари 2004 година, што се однесува на востановување еднообразни правила за надомест на штета и помош на патниците во случај на одбивање на полетување на патникот, откажување на летот и големо задоцнување на летот.²¹ Како надополнување на ова, не смее да се игнорира и искуството од практиката што е резултат на имплементацијата на решенијата од Конвенцијата за унификација на правилата за меѓународен превоз во воздух (Монтреалска конвенција), Регулатива ЕЦ, бр. 889/2002, со која што се изменува и дополнува Регулативата на Советот ЕЦ, бр. 2027/97, за одговорноста на авионските превозници во случај на несреќа.

Во контекст на меѓународните извори за заштита на правата на патниците во воздушниот сообраќај, неспорно е влијанието на концептите и решенијата содржани во Директивата 2011/83/EУ22 за заштита на потрошувачките. Директивата 2011/83 се перцепира како општа правна рамка.

Со оглед на фактот што Директивата 2011/83/EУ ја доведуваме во врска со заштитата на правата на потрошувачите (патниците), чувствуваме обврска изречно да истакнеме дека ова директива не се применува на транспортните услуги²³, *освен во делот на заштита на патниците*.²⁴ Попрецизно,

²⁰<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52013PC0130>, [пристапено на 16 Август, 2016].

²¹<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32004R0261>, [пристапено на 20 Август, 2016].

²²<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32011L0083>, [пристапено на 22 Август, 2016].

²³Директива 2011/83/EУ, член 3/3. к. Директивата не се применува на транспортните услови кои им се дават на патниците, со исклучок на решението од член 8(2) и членовите 19 и 22.

²⁴Транспортните услуги го вклучуваат транспортот на патници и стока. Транспортот на патниците треба да биде исклучен од опсегот на примената на ова Директива (2011/83/EУ) поради фактот што транспортот на патници е веќе предмет на уредување на друга Европска легислатива, или пак во делот на јавниот транспорт

одредбите од Директивата 2011/83/ЕУ кои што се однесуваат на заштитата на потрошувачите од прекумерните надоместоци за користење на превозните средства, или скриените трошоци, исто така треба да се применуваат на договорите за превоз на лица. Исклучокот што го предвидува Директивата 2011/83/ЕУ, а што се однесува на заштита на патниците како потрошувачи, е уште една потврда за важноста на статусот на потрошувачот на полето на транспортните услуги.²⁵

Проучувањето на теоретските аспекти на меѓународната регулатива е предуслов за да се пристапи кон анализира на практичните аспекти на материјата, истовремено е предуслов за да се согледаат недостатоците во практиката и потребите од интервенција во конкретни сегменти од воздухопловството. За таа цел, најдобро е да се анализираат решенијата содржани во предлог Регулативата, и да се доведат во врска со реалните/вистинските проблеми со кои се соочуваат патниците во практиката.

Во рамки на предлог Регулативата, содржани се конкретни предлози кои претставуваат основ за редуцирање на проблемите со кои се соочуваат патниците во авионскиот превоз, независно од заштитата предвидена во Регулативата 261/2004/ЕУ. Во контекст на ова, практиката исфрлила на површина поголем број на дилеми кои се однесуваат на различното толкување и различната имплементација на Регулативата 261/2004/ЕУ. Првенствено, практиката покажува дека голем дел од авионските компании не ги почитуваат решенијата од Регулативата, и генерално се фокусирани на задоволувањето на формата на решенијата, без да водат сметка за нивната суштинска имплементација. Во насока на ова се бројните резонирања на Европскиот Суд

или таксите, тоа се уредува на национално ниво. Независно од ова, одредбите кои што се однесуваат на заштитата на потрошувачите од прекумерните надоместоци за користење на превозните средства, или скриените трошоци, исто така треба да се применуваат на договорите за превоз на лица. Види: точка 27 од Преамбулата на Директивата 2011/83/ЕУ, достапна на: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:32011L0083>, [пристапено на 25 Август, 2016].

²⁵Во последните неколку децении, покрај нечесните клаузули во потрошувачките договори, ова прашање се актуелизираше и кај Б2Б договорите, во случаите кога една од договорните страни е трговско друштво инфериорно по финансиски капацитет во однос на другото што е супериорно. Оттука, ова проблематика се повеќе се проблематизира и во сферата на бизнис секторот. Види повеќе: Bellamy J., *Exclusion and limitation clauses in business contracts*, London, 2009, p. 17.

на правда (ЕСП) во случаите: C-402/07, C-432/07, C-173/07,²⁶ C-581/10 и C-629/10,²⁷ каде Судот во своите образложенија дава дефиниции за повеќе спорени прашања вклучувајќи ги поимите на „*вонредни околности/extraordinary circumstances*“ што ја исклучуваат одговорноста на превозникот, поимот и стандардот за „*разумни мерки*“ за отстранување или избегнување на задоцнувањето подолго од 3 часа, обештетување во случај штета настаната како резултат на пропуштање на поврзани летови²⁸ или технички недостатоци на авионот, одбивање на полетување на одредена категорија патници или патник итн.²⁹

Потребата од разумно толкување и интерпретација на конкретните правни стандарди ги наметна практиката. Голема улога во ова имаа и националните судови на земјите членки кои честопати токму за интерпретацијата на овие правни стандарди се упатуваат до ЕСП. Иако во практиката се уште постојат бројни судски спорови, истовремено и бројни дилеми во примената на националните законодавства и ЕУ легислативата, очигледен е фактот дека одредени правни стандарди одамна се редифинирани и образложени. Ред е на авионските компании да постапуваат совесно во својата деловна практика, и да предвидуваат договорни клаузули со кои што не ги нарушуваат, редуцираат или целосно игнорираат правата на патниците.

Попрецизно, останува авионските компании да ја исклучат примената на нечесните клаузули во договорите, и да реализираат чесна деловна практика во потрошувачкиот сектор.

3. Нечесните клаузули во авионскиот превоз на патници

Во рамки на светската деловна и потрошувачка практика од авионската индустрија, најчестите спорови кои што произлегуваат од Б2Ц договорите се

²⁶<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=73703&doclang=EN>.

[пристапено на 22 Септември 2016].

²⁷<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=128861&doclang=EN>.

[пристапено на 24 Септември]

²⁸Во контекст на прашањето за обештетување во случај на задоцнување на летот, конечната дестинација, вклучувањето на други превозници во маршрутата итн, види образложение од случајот C-11/11:

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=134201&doclang=en>,

[пристапено на 24 Септември 2016].

²⁹C-549/07, <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=73223&doclang=en>,

[пристапено на 12 Септември 2016].

однесуваат на веќе проблематизирани, дебатирани и елаборирани прашање. Зачудувачко и за забележување е фактот што истите прашања за кои што меѓународната заедница веќе има донесено унифицирани решенија, а ЕУ регулативи со директна примена, се уште се јавуваат како спорни, и за истите се уште се организираат бројни дебати, се манифестираат големи незадоволства и секојдневно се актуализираат идентични проблеми. Тоа што охрабрува во контекст на ова фактичка состојба, е што сите овие прашања се се јасно изложени пред стручната и научната фела, и што за нив се свесни како авионските компании, така и потрошувачката заедница.

Ако се земе предвиде отвореното писмо што Европската организација за потрошувачи му го испрати на Г-дин Тони Тајлер во 2013 година (*извршен директор на Меѓународната организација за транспорт*), јасно е дека споровите во овој сектор се базираат на прашањата кои се проблематизираат уште од самиот почеток на 21 век, и последните децении на 20 - ти век.³⁰

Ваквото становиште се потврдува и со фактот што голем дел од судските спорови во кои како тужители се јавуваат корисниците на авионски услуги, се однесуваат на *штета претрпена од задоцнет или одложен превоз на патници, одбивање за полетување на одредена категорија на патници, несоодветен третман на патниците во случај доцнење или одлагање на авионот, определувањето на статусот на авионската компанија во однос на потрошувачот -агент или комисионер, одговорноста за третите лица (не/постоењето на делкредере одговорност за ангажираните компании итн)*, *надомест на штета во случај на пропуштање на поврзани летови* итн. Имено, и покрај јасно утврдената потреба од создавање на јасни и прецизни клаузули за работа на авионските компании, останува фактот дека за патниците/потрошувачите одредбите се уште се *нејасносни, неразбирливи и комплексни* и се причина за бројни судски спорови и барања за обештетувања.

Со цел потемелно да го елаборираме ова прашање, пристапиме кон анализа на конкретни договорни одредби како услови под кои авионските компании ги нудат своите услуги во потрошувачкиот сектор. Во контекст на ова, едно од посуштествените прашања кои ги тангира потрошувачкиот сектор/патниците, е прашањето за одговорноста на авионските компании во случај на штета.

Компаративната анализа на општите услови за работа на авионските компании, не упати на констатацијата дека прашањето за одговорноста на

³⁰The European consumer protection organization, *the consumer voice in Europe*, Unfair terms in air transport contracts, 2013, pp. 1-6.

компаниите спрема потрошувачите, условите, начинот, обемот итн., е предмет на уредување во секој од нив. Имено, во член 14 од општите услови за превоз на патници и багаж на *Lufthansa*,³¹ именуван како „одговорност за штета,“ изречно е наведено дека ***одговорноста на Deutsche Lufthansa AG и секој превозник инволвиран во транспортната маришрута ќе биде определена согласно сопствените (своите) услови на превоз.*** Неспорен е фактот дека авионската компанија во границите определени од императивниот поредок на националното законодавство или когентниот меѓународен поредок (*кога станува збор за меѓународен превоз*),³² може самостојно да го утврдува обемот и условите под кои што се товари со одговорност за штета. Тоа што за нас е спорно е фактот што во поимањето на концептот за одговорност, авионската компанија се повикува и на одговорноста за секој вклучен превозник, без да го наведе статусот на третото лице (вклучениот превозник) во транспортната маршрута. Попрецизно, дали станува збор за дополнително вклучен превозник, за поврзани конекции (*превознички линии/дестинации*), за подизведувач на делото (*превозот*) итн.

Го проблематизираме овој сегмент од содржината на член 14/1 на општите услови на *Lufthansa*, од причина што во член 14.4 е предвидено компанијата е одговорна единствено за штетата причинета за време на летовите што ги реализира *Lufthansa*. Во случај на ангажирање трето лице во реализацијата на транспортна маршрута, во општите услови предвидено е: „*доколку издадеме билет или направиме проверка на багажот преку друга компанија, ние тоа го правиме/настапуваме како агент за превозникот.*“ Во поглед на багажот, патникот има право да поднесе барање за обештетување до првиот или вториот превозник. Во правна смисла, се поставува прашањето: каква е оправданоста од постапување на еден субјект во единствена транспортна маршрута во еден сегмент од превозот како агент, а во друг (во однос на одговорноста за багажот) како комисионер? Ова дотолку повеќе ако се земе предвид фактот дека честопати во практиката се случува поради

³¹Lufthansa Terms & Conditions - General Conditions of Carriage (Passenger and Baggage), достапно на:
<http://www.lufthansa.com/online/portal/lh/cmn/generalinfo?nodeid=1818566&l=en&cid=999997#14>, [пристапено на 23 Септември 2016].

³²Во контекст на одговорноста за причинетата штета, во член 14/2 во општите услови на *Lufthansa* одржан е поимот и концептот на одговорност за штета од меѓународна транспортна маршрута. Во контекст на ова, во член 14/2 содржано е: ***доколку поинаку не е уредено со овие правила, меѓународниот превоз, како што е дефиниран во конвенцијата, е предмет на правилата за одговорност содржани во Конвенцијата.***

издадени поголем број на карти, технички недостатоци на превозникот, недостиг на персонал итн., компанијата да ангажира друг превозник за реализирање на делото (превозот), во чии услови за работење патниците воопшто немале увид.

Во корелација прашањето за одговорноста на превозникот, се наметнува и прашањето за степенот на вина што треба да се утврди кај превозникот, за да бидат исполнети условите за одговорност. Во член 14.1.7 од општите услови на *Lufthansa*, предвидено е дека за индиректната или последователна штета, превозникот е одговорен само ако истата е резултат на неговото однесување со крајна небрежност или намера. Ако се земе предвид фактот дека превозникот треба да постапува со внимание на „добар стопанственик“, ни се чини дека истиот треба да се обврзе со повисок степен на одговорност во извршувањето на транспортните услуги.

Во поглед на одговорноста за превозот на патници, ни се чини оправдано за полемизирање е решението содржано во член 14.1.8. од условите на *Lufthansa*. Имено, во овој член од условите е предвидено дека правилата за лимитирање на одговорноста спрема патниците се применуваат и на агентите, претставниците, службениците ангажирани од страна на *Lufthansa*. Проширувањето на правилата за лимитирана одговорност и на третите лица ангажирани од *Lufthansa*, ја наметнува потребата од прецизирање на статусот на секој од учесниците во транспортната маршрута. Последново се однесува како на агентите кои настапуваат во име и за сметка на *Lufthansa*, така и на ситуациите кога *Lufthansa* настапува во име за за сметка на друг превозник.

Во практиката на авионскиот превоз на патници, едно од најексплоатираните прашања е прашањето за одговорноста на превозникот за багажот на патниците. Според општите услови на *Lufthansa*, член 14.3.4., *Lufthansa* не одговара за штетата врз багажот што е резултат на содржината на багажот, освен ако истата не е предвидена со намера или крајна небрежност. *Lufthansa* одговара и за штетата настаната со задоцнување на патниците. Сепак, *Lufthansa* ги утврдува точните услови под кои ја презема одговорноста за штетата во случај на задоцнување. Имено, во член 14.4.1. и 14.4.2., уредено е прашањето за штета во случај на задоцнување на патниците.

Според решението содржано во член 14.4.1/2, *Lufthansa* се ослободува од одговорност доколку ги презела сите потребни мерки за да се избегне штетата, или доколку преземањето на такви мерки било невозможно.³³ Идентични се

³³Во поглед на одговорноста за задоцнување на патниците, во општите услови на *Lufthansa* предвидено е лимитирање на одговорноста на *Lufthansa* за настанатата

исклучоците за одговорност и во случај на штета предизвикана поради губење или оштетување на багажот. Според формулацијата на член 14.4.2. од условите на Lufthansa, превозникот нема одговорност доколку ги презел сите потребни мерки или доколку преземањето на таквите мерки било невозможно. Се поставува прашањето што влегува во категоријата „разумни мерки“ или „невозможно преземање на разумни мерки.“

Во деловната практика честопати од страна на превозниците се истакнува дека настанатата штета е резултат на временските неприлики. Сепак, во реалноста патниците навистина не може да проценат дали задоцнувањето е резултат на „временските неприлики.“³⁴

Во општите услови за работење на авионските компании, скоро секаде е уредено прашањето за одговорност на превозникот во случај на откажување на летот за кој што патникот склучил договор. Во условите на Lufthansa во делот именуван како „откажување на летот“ предвидена е обврската на превозникот да резервира превоз преку друга компанија, во друг лет на превозникот, или преку друго превозно средство. Според решенијата содржани во Дрективата 261/2004 година, превозникот има изречно предвидени обврски во случај на задоцнување или откажување на летот. Имено, според точка 17 од Преамбулата на Регулативата, патниците чии што летови се одложени за одредено време *треба да бидат соодветно згрижени* со можност да ги откажат своите летови со наплата на нивните билети, или да ги продолжат со транспортната маршрута под задоволителни услови.

Откажувањето на летот согласно регулативата ја наметува и потребата од навремено информирање на патниците за нивните права. Грижата на патниците јасно е дефинирана во член 9 од Регулативата 261/2004 и истата подразбира право на патниците на оброк, освежување согласно времето на чекање, хотелско сместување во точно одредени случаи³⁵, превоз од аеродромот до хотелот. Бројните истражувања спроведени преку испитување на патниците во авионскиот сообраќај³⁶, се уште укажуваат на фактот дека патниците не се

штета. Имено, за настанатата штета на патниците во случај на задоцнување Lufthansa одговара во највисок износ од 4,694 SDRs (приближно 5,032 EUR).

³⁴Franks M.R., Airline liability for loss, damage, or Delay of passengers, Fordham Journal of Corporate & Financial Law, Volume 12, Issue 4 2007 Article 4, pp. 735-752.

³⁵1) кога неопходен е престој во хотел една или повеќе вечери, 2) кога непоходно се јавува дополнителна потреба од престој на патникот.

³⁶Dempsey P. S., Consumer protection in the airline industry, Institute of Air and Space Law, McGill University, 2014, pp.1-91.

запознаени со сопствените права, и дека авионските компании во случај на откажување или доцнење на летовите не ги информираат за нивните права.³⁷ Овие обврски за превозниците изречно се предвидени во Регулативата, оттука, нивното непредвидување во општите услови за превоз на патници, не ја исклучува нивната примена во ситуациите кога наведените случаи ќе се остварат во практиката.

Компаративната анализа на условите за превоз на авионските компании, покажува дека скоро секаде е предвиден концептот на “*code share agreement*“ Според овој концепт, “*share agreement*“ постои кога две или повеќе компании делат/покриваат една транспортна маршрута. Во основа тука настануваат најголемите спорови кога станува збор за правата на патниците и тоа: *кој е одговорен, со каков статус настанува секој од превозникот што учествува во транспортната маршрута, за што одговара итн.*

Концептот на “*code share agreement*“ е еден од најкритикуваните концепти во потрошувачкиот сектор. За овој концепт, Европската организација за заштита на потрошувачите манифестираше најголем револт до претседателот на Меѓународната асоцијација на транспортери. Имено, согласно ставот на асоцијацијата за заштита на потрошувачи, *code share agreement* претставува нечесна деловна практика, и договорните клаузули кои го предвидуваат се нечесни во случаите кога потрошувачот/патникот не се согласил за. Ни се чини ова реакција сосема оправдана, ако се земе предвид фактот дека овој концепт ги става потрошувачите во незавидна позицијата, односно позиција да влегуваат во облигација со трето лице чии услови за работа не ги земале предвид пред да влезат во договорен однос.

Оправдана реакција во контекст на не/чесноста на договорните клаузули ни се чини е реакцијата што се однесува на концептот „*no show*.“ Ова клаузула е содржана во општите одредби на повеќе авионски компании. Во контекст на ова, во општите услови за превоз на **Singapore Airlines and Emirates содржана е клаузулата „no show.“**³⁸ Согласно „*no show*“, патникот што пропуштил да се јави на првиот лет во случај на врзани летови (авионски конекции), го губи правото на останатите конекции, односно летови до другите дестинации. Ни се чини ваквата клаузула, односно овој договорен концепт нечесен од причина

³⁷http://europa.eu/youreurope/citizens/travel/passenger-rights/air/index_en.htm,
[пристапено на 24 Септември 2016].

³⁸<http://www.ladyironchef.com/2016/03/airline-no-show-fee/>, [пристапено на 23
Септември 2016].

што истиот е спротивен на основните начела на договорното право и тоа: *совесно и чесно однесување во договорните односи со потрошувачите.*

И покрај бројните спротиставувања на авионските компании,³⁹ на мислење сме дека фактот што летот е платен од страна на патникот, му дава право да го користи превозот во останатите транспортни маршрути. Ни се чини секое поинакво резонирање би создала можност за стекнување без основ на авионските компании, односно препродавање на резервацијата и летот на други патници, истовремено користење на паричните средства од патникот што го пропуштил летот. Ова дотолку повеќе што штетата причинета на патникот поради пропуштање на летот, може да биде и како резултат на пропуст на туристичката агенција што во име и за сметка го резервирал билетот за патникот. Следствено, патникот единствено има право да се регресира од агенцијата, не и да ги користи останатите конекции на летовите.

Во низата нечесните клаузули кои што ги истакнува Европската организација на потрошувачи, акцент е ставен и на условите за превоз што ги нудат ниско буџетните авионски компании. Со цел заокружување на ова прашање, ни се чини овој труд адекватно место за ализа на условите за превоз на ниско буџетните компании.

3.1. Нечесните клаузули кај ниско буџетните авионски компании

Во 90-тите години од минатиот век, и почетоците на 21 век, ниско буџетите авионски компании⁴⁰ почнаа да зафаќаат дел од воздушниот простор и да превезуваат патници на повеќе воздушни траси во Европа. Почетоците на ниско буџетните компании се порано, и се врзуваат за Соединетите Американски држави. За кратко време ниско буџетните компании се проширија

³⁹European Commission, Directorate - General for Energy and Transport, Answers to Questions on the application of Regulation 261/2004, pp. 1-15.

⁴⁰Ниско буџетна авионска компанија е компанија која отстапува од стандардните услови за превезување на стока и патници, а како противнадомест за реализираната транспортна маршрута и останати услуги, наплаќа помала цена. Во правната литература се застапени бројни дефиниции за ниско буџетните компании кои во основа содржат идетични елементи. Види повеќе: Vidović A., Steiner S., Babić R.Š., Impact of law-cost Airlines on the European Air Transport Market, pp.1-10.

и во Европскиот воздушен простор.⁴¹ Експанзијата на овој тип авионски компании, изврши своевидно влијаеше како на цените (конкуретната политика) на услугите во авионската индустрија, така и на квалитетот на транспортни услуги кои ги нудат авионските компании во превозот на патници.⁴²

Иако не оспорени од страна на ЕУ и светската авионска индустрија, во последната деценија ниско буџетните авионски компании се соочуваат со бројни реакции од страна на потрошувачкиот сектор. Најголемите критики се однесуваат на „*нечесната деловна практика*“ и „*нечесните договорни клаузули*“ кои што ги практикуваат превозниците, а што согласно природата на материјата (*не/чесно, не/совесно, не/разумно*) тешко може да се огласат за ништовни ако се земе предвид влијанието на потрошувачите наспрема авионските компании, и процедурата на докажувањето на ништовноста на клаузулите во редовна постапка, или докажување на правото на патникот во случај кога компаниите имаат предвидено бројни исклучоци и лимитирања врзани за обемот на нивната одговорност. Во едно од спроведените истражувања во 2014 година на Eurobarometer, манифестирани се најголемите слабости врзани за правата на патници во авионскиот транспорт.⁴³

Според спроведеното истражување за заштита на правата на патниците, 68% од испитаниците одговориле дека воопшто не слушнале за правата на патниците предвидени во ЕУ легислативата. Во поглед на поднесените барања за обештетувања во случај на повреда на правата за време на патувањето, или пред патувањето и во врска со нивниот багаж, поднесени се само 5-10% барања за обештетување.⁴⁴ И покрај инфериорната позиција на потрошувачкиот сектор, во последните години очигледно е незадоволството на патниците и нивните формални и неформални реакции во поглед на нивните права. Во насока на ова е можеби и најцитираниот случај во литературата и тоа тужбата на Шанската организација за заштита на потрошувачите/*во понатамошниот*

⁴¹Triger Airways, JetStar, Hawaiian Airlines, FastJet, RyanAir, EasyJet, AerLingus, IcelandAir, LAN, WestJet, JetBlue Airways, Southwest Airlines.

⁴²Dresner M., Lin Jiun-Sheng C., Windle R., The impact of Low-Cost Carriers on Air and route Competition, Journal of transport economics and Policy, 1996, p. 314.

⁴³Истражувањето е содржано во трудот: Juul M., Strengthening air passenger rights in the EU, European Parliamentary Research Service, 2015, p. 4.

⁴⁴European Commission, staff working document, 2013, p. 16.

текст ОЗППШ (*Organización de Consumidores y Usuarios (OCU)*),⁴⁵ против ниско буџетната компанија Rayner.⁴⁶

Во својата тужба ОЗППШ оспорила како нечесни 20 од вкупниот број на договорни клаузули под кои Rayner ги нуди своите превознички услуги на пазарот. Повикувајќи се на Директивата 93/13 за заштита на правата на потрошувачите,⁴⁷ ОЗППШ истакнала дека договорните клаузули се нејасни, неразбирливи и ги потврдуваат правата на патниците. Шпанскиот трговски Суд по тужбата на тужителот истакна дека 8 од договорните клаузули под кои работи Rayner се нечесни, следствено не треба да ги обврзуваат патниците.

Една од најсуштествените реакции на ОЗППШ се однесувала на применливоста на Ирското право врз правата на патниците кои што патуваат од Шпанија. Давајќи предимство на Директивата 93/13 и на член 23 од Рим 2 Регулатвата, Шпанскиот Суд утврдил дека примената на Ирско право не е чесна *in concerto*, односно дека ги става патниците во инфериорна позиција во поглед на остварувањето на своите права како потрошувачи.

Покрај ова, како нечесни клаузули од страна на Шпанскиот Суд биле утврдени клаузулите за правото на Rayner да го одбие превозот на патници и на нивниот багаж, или дополнителното наплатување за рачниот багаж во моментот на пријавување на аеродромот, промена на временската рамка на слетување на авионот до крајната дестинација, без да се информира патникот и без да му се даде право да го раскине договорот, забрана за пренесување на одредена категорија на предмети во багажот (накит, компјутери, пари, камери итн). Сите овие одредби Шпанскиот Суд ги утврди како нечесни.⁴⁸

Компаративната анализа на договорните клаузули за превоз на патници покажува дека скоро идентична е содржината на клаузулите и кај други компании. Овие прашања се проблематизирани повеќе пати, пред повеќе национални судови и пред Судот на правда на ЕУ. Сепак подобрувањето на

⁴⁵<https://www.ocu.org/>, [пристапено на: 24 Септември 2016].

⁴⁶SJM M 380/2013 - ECLI:ES:JMM:2013:380, Id Cendoj: 28079470052013100001 Órgano: Juzgado de lo Mercantil, Sede: Madrid Sección: 5 N° de Recurso: 703/2011 N° de Resolución: 113/2013 Procedimiento: Apelación, Concurso de acreedores Ponente: JAVIER JESUS GARCIA MARRERO Tipo de Resolución: Sentencia.

⁴⁷<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993L0013:en:HTML>, [пристапено на 24 Септември 2016 година].

⁴⁸Requejo M., Unfair Terms in Low-Cost Airline Contracts: A Spanish Court Takes a Bold Step, Conflict of Laws. net, News and Views in Private International Law, достапано на: <http://conflictoflaws.net/2013/unfair-terms-in-low-cost-airline-contracts-a-spanish-court-takes-a-bold-step/>, [пристапено на 24 Септември 2016].

правниот поредок во делот на заштита на правата на патниците е условено и од процесното право, односно од прашањето за признавањето на пресудите на Судовите во другите држави, поточно во земјите каде што се наоѓа седиштето на компанијата. Оттука и прашањето за признавањето на пресудата на Шпанскиот трговски суд во Ирска, а и прашањето колку на патниците од различни правни земји им е позната применливоста на правото што го имаат утврдено авионските компании во случај на спор.

Покрај процесно правните аспекти, надлежноста на правото и надлежноста на судовите, нужна е интервенцијата во поглед на информирањето на патниците за нивните права, посебно при купувањето на електронските билети и запознавање со содржината на условите за работа на компаниите.

Ни се чини ова најсоодветно прашање за националните организации за заштита на потрошувачите, посебно во делот на информирањето на патниците за нивните права и констатен притисок врз компаниите за почитување на правата на патниците, односно водење на чесна деловна политика спрема потрошувачкиот сектор.

Неспорно е дека компаниите честопати може да бидат изложени на големи трошоци (*обештетување на патниците во случај на несреќа, откажување на лет итн*), сепак тоа исклучиво може да се препише на „*ризик во бизнисот*,“ а во никој случај да се товари на сметка на правата на потрошувачите.

Завршни согледувања:

И покрај бројните теоретски анализи и практични истражувања спроведени на полето на заштитата на правата на патниците, и нечесните клаузули под кои патниците патуваат, литературата која што ја консултиравме за овој труд, и практиката што ја имавме на располагање ни покажа дека проблемите со кои што се соочуваат патниците во меѓународниот воздушен превоз се уште се исти. Попрецизно, заштита на правата на патниците во авионската индустрија се уште не е на задоволително ниво.

Патниците во авионскиот транспорт се уште патуваат под спорни, нејасни, неразбирливи договорни клаузули, и честопати се доведени во незавидна состојба, особено во случаите на откажување на летовите, доцнење на летовите, губење на багажот, префрлување од еден во друг превозник без претходно информирање и без „*оправдана причина*.“ Спроведената анализа на општите услови за превоз на патници, и практиката на судовите манифестираат

нечесност во работењето на авионските компании. Практиката посебен акцент става на концептот на „*вонредни околности*“/“*extraordinary circumstances*,” од кои честопати произлегува нечесна деловна практика и толкување во однос на патниците.

За истакнување во позитивна смисла на ова проблематика е унифицираната примена на правниот режим од Регулацијата, што позитивно се одразува на здравата и лојална конкуренција на Европскиот и меѓународниот пазар. Имено, доколку авионските компании регистрирани во ЕУ применуваат различна политика на обештетување на патниците, јасна е опасноста од привилегирање на едни во однос на други авиокомпани, оттука и повреда на правилата за заштита на конкуренцијата на Европскиот пазар.

Кон сето ова нужно треба да се придодаде и корпоративната општествена одговорност на компаниите во формулацијата на условите под кои што ги нудат превозничките услуги. Неспорно е дека и самите компании се товарат со трошоци, меѓутоа тоа е ризик во бизнисот и во крајна линија треба да го стават во функција на повисока општествена одговорност на компаниите. Конечно, најголемиот придонес во поглед на подобрувањето на деловната политика на авионските компании спрема потрошувачите го имаат судовите кои даваат одговор на конкретни прашања и чии одговори треба да послужат како основа за поинакво резорнирање и формулирање на условите за превоз на авионските компании.