

UDK 347.821.1(497.7)
347.821.1(4-672EU)

ВЕЛКОВСКА, Ангелина¹

ГЕОРГИЕВА, Нада²

ПРАВА НА ПАТНИЦИТЕ ВО АВИОНСКИОТ ПРЕВОЗ

Апстракт

Воздушниот транспорт игра витална улога во глобалната мобилност, олеснувајќи го движењето на луѓе и стоки низ континентите. Сепак, сложеноста на операциите на воздушниот сообраќај често ги остава патниците ранливи на разни нарушувања, вклучувајќи доцнења, откажувања, губење на багажот итн. Како резултат на тоа, заштитата на правата на патниците стана суштински аспект на законот за воздушен транспорт. Овој труд ја истражува правната рамка којашто ги регулира правата на патниците, со посебен фокус на македонските, европските и меѓународните правни извори.

Во трудот се испитуваат правата и обврските и на авиокомпаниите и на патниците, анализирајќи ги клучните правни инструменти како што се Законот за воздухопловство во Северна Македонија, Регулацијата на ЕУ 261/2004, Монреалската конвенција и Конвенцијата од Чикаго. Фокусот на истражувањето е на законските решенија и тоа особено во делот на: **компензација, помош и одговорност, како и законските основи за ослободување од одговорноста на авиокомпаниите.**

Исто така, се дискутира за современите трендови во воздушниот транспорт, како што се порастот на дигиталните алатки, напорите за одржливост и развојот на осигурителните производи, кои ги обликуваат искуствата и правната заштита на патниците. На крајот на краиштата, истражувањето има за цел да обезбеди сеопфатно разбирање на правните заштитни мерки достапни за патниците во воздушниот сообраќај и предизвиците поврзани со спроведувањето на овие права во брзо менување на глобалната воздухопловна средина.

Клучни зборови: воздушен транспорт, права на патници, компензација, помош, одговорност, Монреалска конвенција, Чикашка конвенција, одржливост.

VELKOVSKA Angelina³

GEORGIEVA Nada⁴

AIR PASSENGER RIGHTS

Abstract

Air transport plays a vital role in global mobility, facilitating the movement of people and goods across continents. However, the complexity of air transport operations often leaves passengers vulnerable to various disruptions, including delays, cancellations, lost luggage, etc. As a result, the protection of passenger rights has become an essential aspect of air

¹ Студент на прв циклус на студии, Правен факултет, Универзитет „Гоце Делчев“, Штип, e-mail: velkovskaangelina7@gmail.com

² Студент на прв циклус на студии, Правен факултет, Универзитет „Гоце Делчев“, Штип, e-mail: nada.072735@student.ugd.edu.mk

³ Student at the first cycle, Faculty of Law, University Goce Delcev, e-mail: velkovskaangelina7@gmail.com

⁴ Student at the first cycle, Faculty of Law, University Goce Delcev, e-mail: nada.072735@student.ugd.edu.mk

transport law. This paper explores the legal framework that regulates passenger rights, with particular focus on Macedonian, European, and international legal sources.

The paper examines the rights and obligations of both airlines and passengers, analyzing key legal instruments such as the North Macedonian Aviation Law, EU Regulation 261/2004, the Montreal Convention, and the Chicago Convention. The focus of the research is in legal solutions, especially in the areas of: **compensation, assistance and liability, as well as the legal bases for exempting airlines from liability.**

It also discusses contemporary trends in air transport, such as the rise of digital tools, sustainability efforts, and the development of insurance products, which are shaping the experiences and legal protections of passengers. Ultimately, the research aims to provide a comprehensive understanding of the legal protections available to air passengers and the challenges associated with enforcing these rights in a rapidly changing global aviation environment.

Keywords: *air transport, passenger rights, compensation, assistance, liability, aviation law, Montreal Convention, Chicago Convention, sustainability.*

1. Воведни прашања, историја на воздухопловството и развојот на правата на патниците во авионскиот превоз, и методолошки пристап кон прашањето

Потеклото на модерната авијација датира од раните 1900-ти, кога пионерите, браќата Рајт ги направиле своите први летови со погон. Сепак, комерцијалната авио-индустрија каква што ја знаеме денес почна да се обликува во 1920-тите и 1930-тите. Раното патување со авион беше во голема мера ограничено на транспортот на пошта и патниците често се сметаа за секундарни во однос на товарот.

Развојот на технологијата на авиони во текот на 1920-тите и 1930-тите им овозможи на авиокомпаниите да почнат да нудат патнички услуги, иако овие летови сè уште беа релативно кратки и скапи. Пан Американ Ворлд Ервејс (Пан Ам), основана во 1927 година, стана една од првите големи авиокомпаниии што обезбеди редовни меѓународни летови, поврзувајќи ги Соединетите Држави со Европа и Латинска Америка.

Како што авијацијата се искачи на пиедестал во модерната ера, небото стана не само патека за иновации, туку и боиште за правата на оние кои патуваат со авион. Од првите комерцијални летови, каде што патниците немаа комфор, со тесен простор и неизвесен распоред, до доаѓањето на меѓународните договори за заштита нивната безбедност и достоинство, приказната за авијацијата е тесно поврзана и со технологијата и со човечкото искуство (Carter, 2023).

Како што комерцијалната авијација се прошири во ерата по Втората светска војна, воздушниот сообраќај стана достапен за поширок опсег на луѓе, но правната заштита за патниците остана недоволно развиена. Во тоа време, воздушниот сообраќај беше во голема мера регулиран од националните влади, со неколку стандардизирани меѓународни правила кои ги регулираат одговорностите на авиокомпаниите или правата на патниците. Недостатокот на униформност во правата на патниците и отсуството на јасни правни упатства доведоа до неконзистентен третман на патниците и чести спорови за прашања како што се откажувања, изгубен багаж и доцнење на летот.

Методолошки, овој истражувачки труд вклучува повеќеметоден пристап за да се обезбеди сеопфатна и нијансирана анализа на законските права и заштита на патниците во воздушниот сообраќај. Овој пристап вклучува различни истражувачки методи, вклучувајќи аналитички, описни, компаративни, историски и синтетизирачки методи, за да се истражи предметот на правата на патниците во воздушниот сообраќај од различни перспективи и да се обезбеди цврста рамка за разбирање на сложените прашања.

1.2. Раѓањето на меѓународното воздухопловно право

Во 1944 година, Чикашката конвенција ја основа Меѓународната организација за цивилно воздухопловство, специјализирана агенција на Обединетите нации одговорна за промовирање на безбедноста, регуларноста и ефикасноста на воздушниот транспорт. Чикашката конвенција ја постави основата за меѓународното воздухопловно право, воспоставувајќи ги принципите на суверенитет на воздушниот простор, слободата на летот и потребата од соработка меѓу државите во регулирањето на воздушниот сообраќај. Сепак, конвенцијата не се однесуваше конкретно на правата на патниците.

После Втората светска војна, законот за воздухопловство почна подиректно да ги решава потребите на патниците. Првата голема меѓународна правна рамка за правата на патниците дојде со усвојувањето на Варшавската конвенција во 1929 година, која се обиде да воспостави единствени правила за одговорноста на авиокомпаниите во случај на несреќи, вклучително и смрт или повреда на патници. Варшавската конвенција беше револуционерна во тоа време, но нејзините одредби беа ограничени по обем, нудејќи само скромна заштита за патниците.

Раѓањето на меѓународното воздухопловно право значи пресвртница во човечката мобилност, трансформирајќи го хаотичното небо на почетокот на 20 век во регулиран домен на глобална соработка.

Чикашката конвенција од 1944 година го постави камен-темелникот, тврдејќи дека небото им припаѓа на сите кои сè уште не се управувани од никого. Токму оваа визија ги обедини нациите, не само во дефинирањето на воздушниот простор, туку и во усогласувањето на слободите и одговорностите што го направија летањето заеднички човечки потфат (Eleanor Richards, 2021).

Во текот на следните децении, порастот на патувањето со авион и глобализацијата на воздушниот транспорт доведоа до зголемена потреба за посеопфатни правила кои ќе ги заштитат патниците од доцнења, откажувања и други непријатности. Конвенцијата од Монреал од 1999 година се обиде да ја ажурира и прошири Варшавската конвенција, обезбедувајќи поцврста заштита за патниците со авион со поставување повисоки ограничувања за надомест за несреќи и решавање на правата на патниците во случаи на доцнење и откажување.

1.3 Правата на патниците во модерната ера во авионскиот превоз

Современиот концепт на правата на патниците во воздушниот сообраќај, каков што го знаеме денес, почна да се обликува кон крајот на 20 век, главно како резултат на растечкото незадоволство кај патниците од квалитетот на услугите што ги нудат авиокомпаниите. Како што комерцијалната авијација стануваше сè повообичаена, инцидентите што вклучуваат доцнење на летовите, пререзервациите и погрешно ракување со багаж станаа почести, што доведе до зголемен притисок од јавноста за посилна заштита на потрошувачите. Како одговор на овие грижи, владите и меѓународните организации почнаа да спроведуваат посеопфатна правна заштита за патниците.

Во модерната ера, правата на патниците повеќе не се луксуз, туку камен-темелник на глобалната мобилност. Од компензација за доцнење до заштита од дискриминација, еволуцијата на овие права го одразува растечкото признание дека секое патување, без разлика колку е обично, треба да биде со достоинство и дигнитет (Daniel Harper, 2020).

Најзначајниот настан во оваа област се случи во Европската Унија, каде Регулативата (ЕЗ) бр. 261/2004 беше усвоена во 2004 година. Оваа регулатива воспостави јасни правила за обесштетување на патниците во случаи на доцнење, откажување и одбивање на летот. Исто така, воведе барања за авиокомпаниите да пружат помош на патниците заглавени поради овие нарушувања, вклучувајќи оброци,

сместување во хотел и комуникација. Оваа регулатива значи значителна промена во начинот на регулирање на воздушниот сообраќај, осигурувајќи дека патниците имаат право на компензација во широк опсег на ситуации, создавајќи попријатна средина за потрошувачите за воздушно патување во Европа.

Покрај Регулативата 261/2004, меѓународното право продолжи да се развива за да одговори на новите предизвици со кои се соочуваат патниците во воздушниот сообраќај. Монреалската конвенција од 1999 година, која ја регулира одговорноста на авиокомпаниите во случаи на повреда или смрт на патници, е широко усвоена од земјите ширум светот. Оваа конвенција ги зголеми ограничувањата за компензација за патниците вклучени во несреќи и постави нови стандарди за ракување со изгубениот багаж.

Подемот на нискобуџетните превозници и зголемената конкуренција во авионската индустрија, исто така, имаа влијание врз правата на патниците. Иако растот на нискобуџетните превозници ги направи воздушните патувања достапни за поширока демографска област, тоа исто така предизвика загриженост за квалитетот на услугата и степенот до кој буџетските авиокомпаниии се придржуваат до прописите за правата на патниците. Потегот на авиоиндустријата кон попрецизни услуги, често со дополнителни такси за багаж, резервации на седишта и оброци, поттикна повици за посилни регулативи за да се осигура дека на патниците не им се наплаќаат неправедно услугите што некогаш биле вклучени во цената на билетот.

1.4 Еволуцијата на правната заштита за патниците со авион

Во текот на последните неколку децении, правата на патниците во воздушниот сообраќај станаа критична област на фокус во меѓународното право. Фокусот на овие заштити се префрли од само обезбедување компензација за несреќи кон решавање на целиот спектар на проблеми со кои се соочуваат патниците за време на нивното патување. Во Соединетите Држави, правата на патниците се регулирани со Наслов 14 од Кодексот на федерални регулативи, кој ги наведува правилата за безбедност на авиокомпаниите, компензација и постапување по жалби. Иако САД не го имплементираа истото ниво на компензација за доцнење и откажување како во Европа, тие имаат закони за заштита на патниците од одредени нефер практики, како што е пререзирањето.

На меѓународно ниво, Меѓународната асоцијација за воздушен транспорт соработуваше со владите и авиокомпаниите за да развијат индустриски стандарди насочени кон подобрување на целокупното искуство на патниците. Иако овие стандарди не се правно обврзувачки, тие одиграа значајна улога во обликувањето на политиките на авиокомпаниите ширум светот.

Во поново време, порастот на дигиталните технологии и зголемената употреба на мобилни апликации во авиоиндустријата создадоа нови предизвици за спроведување на правата на патниците. Дигиталните платформи го променија начинот на кој патниците резервираат, управуваат и ги следат нивните летови, а исто така воведоа нови сложености во однос на приватноста на податоците и безбедноста на личните информации.

Несомнено е дека воздушниот транспорт е камен-темелник на глобалното поврзување, овозможувајќи брзо движење на стоки, услуги и луѓе на огромни растојанија. Тој игра суштинска улога во глобалната економија преку олеснување на меѓународната трговија, туризмот и дипломатските односи. Авиокомпаниите ги поврзуваат земјите, создаваат можности за меѓународен бизнис и обезбедуваат пристап до далечни региони кои инаку се тешко достапни по копно или море.

Воздухопловната индустрија е одговорна за навремена испорака на стоки, кои се движат од расипливи предмети до производи со висока вредност, кои се потпираат на воздушниот транспорт за нивната ефикасност. Авиокомпаниите се клучни играчи во обезбедувањето беспрекорно функционирање на глобалниот синџир на снабдување,

додека туристичката индустрија исто така има значителна корист од мобилноста што ја обезбедува воздушниот сообраќај. Како резултат на тоа, воздушниот транспорт стана незаменлив дел од модерната трговија и секојдневниот живот.

И покрај очигледните придобивки, воздушниот транспорт, исто така, воведува различни предизвици, особено во областа на заштитата на потрошувачите. Патниците често се изложени на различни ризици, како што се доцнења, откажувања, пребукирани летови, несреќни околности и други оперативни дефекти. Правниот одговор на овие предизвици значително еволуираше во последниве години, што доведе до посилна заштита на потрошувачите додека ги балансира правата на давателите на услуги.

2. Предмет, цел и улога на истражувањето во овој труд

Предмет на ова истражување се законските права и заштита што им се даваат на патниците во авио превозот, со посебен фокус на одговорноста на авиокомпаниите во случаи на доцнење на летот, откажување и изгубен багаж. Оваа тема е од големо значење бидејќи воздушниот сообраќај станува сè попристапен и почест, што влијае на милиони патници годишно. Со оглед на тоа што авиокомпаниите често се предмет на жалби на потрошувачите и правни спорови, од суштинско значење е да се разберат правата на патниците, обврските на авиопревозниците и механизмите за компензација кои се воспоставени за да се обезбеди правичен третман на потрошувачите.

Ова истражување конкретно ќе ја испита правната рамка која ги регулира правата на патниците во воздушниот сообраќај, фокусирајќи се на меѓународните договори како што се Монреалската конвенција од 1999 година, Европската регулатива (ЕЗ) бр. 261/2004 и релевантното национално законодавство како што е Законот за стварни права и облигациони односи во воздушниот сообраќај во Северна Македонија. Истражувањето, исто така, ќе ја истражи одговорноста на авиокомпаниите во специфични ситуации, како што се губење багаж, откажувања на летови и доцнења и ќе ги спореди овие законски заштити со оние во другите форми на транспорт (на пример, патен, поморски).

Целта на ова истражување е двојна: Да се анализираат законските права на патниците во воздушниот сообраќај и степенот до кој постоечките меѓународни, европски и национални правни рамки обезбедуваат заштита во случај на прекини на летот и лошо ракување со багажот.

Да се процени соодветноста и конзистентноста на овие законски заштити во пракса, особено во светлината на реалните предизвици со кои се соочуваат патниците кога патуваат со авион.

Преку анализа на историските и тековните правни рамки со кои се регулираат воздушните патувања, истражувањето има за цел да ги расветли предизвиците со кои се соочуваат патниците, одговорностите на авиокомпаниите и механизмите преку кои се спроведуваат правната заштита. Истражувањето, исто така, ќе разгледа како овие правни системи може да се подобрат, со фокус на подобрување на правата на потрошувачите и обезбедување поголема одговорност за авиокомпаниите.

Истражувањето, исто така, ќе испита како општите услови за превоз на Луфтханза се споредуваат со одредбите од Регулативата 261/2004, а се однесува на тоа дали има некои отстапувања или одредби што авиокомпаниите би можеле да ги вклучат за да ја ублажат нивната одговорност. Ова ќе се направи со анализа на конкретните договорни услови на Луфтханза и нивна споредба со воспоставените европски правни стандарди, нудејќи увид во потенцијалните празнини во заштитата на патниците.

Улогата, односно значењето на ова истражување е да придонесе за тековниот дискурс околу потрошувачките права на патниците кои патуваат со авион. Со оглед на тоа што воздушниот сообраќај станува сè присутен, од клучно значење е да се осигуриме дека правата на патниците не се занемаруваат и дека авиокомпаниите се одговорни за своите обврски. Ова истражување е особено навремено, бидејќи авиоиндустријата доживеа значителни предизвици во последниве години, од

последниците од пандемијата COVID-19 до растот на нискобуџетните превозници, кои и двете донесоа нови сложености на правата на патниците и одговорноста на авиокомпаниите.

Разбирањето на овие правни рамки и како тие се вкрстуваат со практичната реалност, може да помогне во формулирањето на посилни регулативи кои ја подобруваат заштитата на патниците на глобално ниво. Покрај тоа, тој обезбедува основа за евалуација на ефективноста на сегашните регулативи и застапување за неопходните реформи и во националното и во меѓународното право.

2.1 Одговорност во случај на губење на патниот багаж

Прашањето за изгубениот багаж е еден од најчестите извори на жалби на патниците. Одговорноста за изгубен багаж се утврдува преку различни меѓународни, европски и национални правни рамки.

Губењето на патничкиот багаж е повеќе од непријатност; тоа е момент кога довербата помеѓу патникот и превозникот е ставена на тест. Современите рамки за одговорност, обликувани со договори како Монреалската конвенција, обезбедуваат патниците да не бидат оставени сами да го носат товарот. Овие правила симболизираат критичко препознавање: патувањето не завршува на дестинацијата, туку со безбедно враќање на сето она што го поседува патникот“ (Margaret Linton, 2019).

Според Монреалската конвенција од 1999 година, авиокомпаниите се одговорни за оштетување или губење на багажот, предмет на специфични одредби и ограничувања. Според членот 22 од Монреалската конвенција, авиокомпаниите се одговорни за најмногу 1131 специјални права на влечење (SDR) по патник за губење, оштетување или доцнење на чекираниот багаж. Во случаи кога багажот е изгубен, патниците имаат право на компензација за вредноста на изгубените предмети. Дополнително, патниците можат да бараат компензација за трошоците настанати поради загубата, како што е купување на основни предмети како на пример облека.

Регулативата (ЕЗ) бр. 261/2004 на Европската Унија не се однесува конкретно на губење на багажот, но обезбедува компензација за прекини на летот. Меѓутоа, авиокомпаниите мора да се усогласат и со Монреалската конвенција кога станува збор за одговорност за багаж. Според двете рамки, патниците се обврзани да ја известат авиокомпанијата за изгубениот багаж веднаш и во временските ограничувања поставени од авиокомпанијата, обично во рок од 7 дена за изгубен багаж и во рок од 21 ден за одложен багаж.

Во Северна Македонија, Законот за стварни права и облигациони односи во воздушниот сообраќај ја утврдува одговорноста на авиокомпаниите за правата и обврските на патниците во воздушниот превоз.

Во согласност со принципите на Монреалската конвенција, таа, исто така, специфицира дополнителни одредби во врска со враќањето на штетите во случај на изгубен или одложен багаж. Овие национални одредби ги зајакнуваат стандардите утврдени со меѓународните договори, обезбедувајќи патниците во Северна Македонија да ги уживаат истите заштити како оние во Европската Унија и другите држави договорнички.

2.2 Одговорност во случај на откажување и доцнење на летот

Откажувањето и доцнењето на летовите може да предизвикаат значителни непријатности за патниците. Одговорноста за откажувања и одложувања на летови е регулирана првенствено со Регулативата (ЕЗ) бр. 261/2004 во Европа и Монреалската конвенција на меѓународно ниво.

Според Регулативата (ЕЗ) бр. 261/2004, патниците имаат право на компензација во случај на доцнење или откажување на летот, во зависност од должината на доцнењето и оддалеченоста на летот.

За доцнење од 3 часа или повеќе, патниците имаат право на компензација до 600 евра за долги летови (над 3 500 километри) и 250 до 400 евра за пократки летови.

Во случај на откажување, патниците имаат право или на целосно враќање на средствата или на пренасочување до нивната дестинација. Дополнително, патниците имаат право на компензација, освен ако откажувањето е поради вонредни околности, како што се неповолни временски услови или безбедносна закана.

Монтреалската конвенција (1999) исто така ги покрива доцнењата, особено во случаи на долги доцнења поради вина на авиокомпанијата, и им дозволува на патниците да бараат компензација за загубата на време и трошоците настанати како резултат на доцнењето. Сепак, одредбите на Конвенцијата од Монтреал се генерално поограничени од оние според Регулативата 261/2004, особено во случај на кратки доцнења и откажувања.

Во Северна Македонија, Законот за стварни права и облигациони односи во воздушниот сообраќај ги инкорпорира елементите и на Монтреалската конвенција и на Регулативата на Европската Унија 261/2004, со што се обезбедува компензација на патниците за доцнење, откажување и одбивање да се качат во согласност со меѓународните и ЕУ. закон. Овој национален закон помага да се усогласат правата на македонските патници со европските стандарди, нудејќи јасни упатства и за авиокомпаниите и за потрошувачите во однос на компензацијата и помошта.

2.3. Општи услови на Луфтханза: Дали отстапуваат од Регулативата 261/2004?

Луфтханза, една од најголемите и најистакнатите авиокомпани во Европа, има свои општи услови за превоз кои ги прикажуваат правата и одговорностите на патниците. Овие општи услови покриваат различни аспекти на патувањето со авион, вклучувајќи ракување со багаж, откажувања и доцнења.

Сепак, условите на Луфтханза мора да се усогласат со Регулативата на Европската Унија 261/2004, бидејќи оваа регулатива се применува на сите превозници со седиште во ЕУ и летови кои поаѓаат или пристигнуваат во ЕУ. Општите услови на Луфтханза генерално се усогласуваат со одредбите од Регулативата 261/2004, но има одредени нијанси во нивните политики за компензација што можат да предизвикаат конфузија кај патниците.

На пример: Компензација на Луфтханза за доцнење: Луфтханза нуди компензација во согласност со Регулативата 261/2004, но во случаи кога доцнењето или откажувањето е предизвикано од вонредни околности (на пр., временски услови, штрајкови на контролата на летање или безбедносни ризици), Луфтханза има право да исклучува одговорност, што е во согласност со регулативата. Сепак, условите на Луфтханза може да вклучуваат дополнителни детали во врска со нивната дискреција при понудата на компензација или пренасочување.

Општите услови на Луфтханза се обидуваат да ја надминат фината линија помеѓу усогласеноста со Регулативата 261/2004 и оперативната флексибилност.

Иако регулативата ги гарантира правата на патниците на компензација за доцнење и откажување, некои клаузули во термини специфични за авиокомпаниите може да изгледаат како да ги разблажуваат овие заштити. Ваквите отстапувања, колку и да се суптилни, покренуваат критични прашања за рамнотежата на силите меѓу патниците и превозниците на строго регулираното небо на Европската Унија (Tobias Müller, 2022).

Рефундирање и пренасочување: Условите на Луфтханза потврдуваат дека во случаи на откажување или доцнење од над 3 часа, патниците имаат право на надоместок или пренасочување на алтернативен лет. Оваа одредба се придржува до Регулативата 261/2004. Сепак, условите на Луфтханза наведуваат дека одредени вонредни околности може да ја ограничат нивната одговорност, како што се природни

катастрофи или непредвидени настани што го оневозможуваат авиокомпанијата да обезбеди навремена услуга.

Клаузули за ослободување: Општите услови на Луфтханза може да содржат клаузули кои детално ги наведуваат специфичните околности под кои авиокомпанијата може да расправа за ослободување од одговорност, како што се штрајкови или временски настани. Тие се во согласност со Регулативата 261/2004, која дозволува исклучоци под одредени услови. Сепак, од авиокомпаниите се бара да ја докажат извонредната природа на ваквите настани.

Иако општите услови на Луфтханза нашироко се придржуваат до барањата од Регулативата 261/2004, може да има конкретни случаи кога нивните услови обезбедуваат дополнителни информации или појаснувања во врска со правата на патниците, износите на компензација и исклучувањата, кои би можеле да се сметаат за порестриктивни од минималните барања утврдени со регулативата.

2.4 Меѓународни правни извори за уредување на односите во воздушниот превоз на патници

На меѓународно ниво, неколку правни рамки го регулираат воздушниот транспорт и правата на патниците. Тие вклучуваат:

Конвенција од Монреал (1999) – Овој меѓународен договор обезбедува обединета правна рамка за меѓународен превоз на патници и стоки по воздушен пат. Се однесува на одговорноста на авиокомпаниите во случај на повреди на патници, смрт, доцнење на багажот и откажување на летови. Конвенцијата од Монреал поставува ограничувања на одговорноста на авиокомпаниите, но исто така гарантира дека патниците добиваат компензација за доцнење и откажување.

Чикашката конвенција (1944) – Овој договор ја основа Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO) и обезбедува рамка за регулирање на меѓународната цивилна авијација. Иако не се однесува директно на правата на патниците, тој поставува стандарди за безбедноста, безбедноста и оперативните аспекти на меѓународното воздушно патување.

Насоки на Меѓународната асоцијација за воздушен транспорт. Оваа асоцијација издава упатства и препораки за авиокомпаниите ширум светот. Овие упатства не се правно обврзувачки, но им помагаат на авиокомпаниите да одржуваат конзистентни оперативни стандарди и практики за услуги на клиентите.

3. За потреба од хармонизација и транспарентност на полето на воздушниот сообраќај на патници

Усогласена и транспарентна правна рамка ќе ги реши овие прашања со елиминирање на нејасноста и обезбедување јасни насоки за авиокомпаниите и за патниците. Фокусот е на недоследностите кои произлегуваат од различни правни извори, вклучувајќи ја Монреалската конвенција, Регулативата 261/2004 и националните регулативи како Законот за стварни права и облигациони односи во воздушниот сообраќај во Северна Македонија. Компаративниот метод ќе илустрира како заштитата што им се нуди на патниците во воздушниот сообраќај се разликува во различни јурисдикции, при што ЕУ обезбедува некои од најсилните заштити.

Унифициран правен пристап би можел да обезбеди дека:

Патниците точно знаат каков надоместок им следува и како да го побараат.

Авиокомпаниите се одговорни за доцнења, откажувања и прашања за багаж низ различни јурисдикции.

Правните спорови се решаваат поефикасно, со што се намалува товарот на судовите и арбитражните тела.

Со истражување на условите и условите на Луфтханза и нивно споредување со Регулативата 261/2004 на ЕУ, истражувањето ќе открие дали авиокомпаниите ја избегнуваат својата обврска и или доведување во заблуда на патниците за нивните

права, што дополнително ја поддржува потребата за појасни, стандардизирани правила.

3.1 Улогата на националните, европските и меѓународните правни системи

Соработката помеѓу националните, европските и меѓународните правни системи е клучна за да се осигура дека правата на патниците во воздушниот сообраќај се заштитени на кохерентен начин. Додека европските регулативи имаат воспоставено некои од најсеопфатните заштити за патниците, меѓународното право, вклучувајќи ги и договорите како Монреалската конвенција, поставува минимални стандарди кои често се застарени и несоодветни за современите предизвици, како што се евтините авиокомпаниии или дигиталните билети.

Измешаноста на националните, европските и меѓународните правни системи го формира столбот на модерното владеење во меѓусебно поврзан свет. Националните закони обезбедуваат локализирани рамки, додека европските регулативи ги усогласуваат овие пристапи преку границите, обезбедувајќи конзистентност на заедничките пазари. Меѓународните правни системи, пак, служат како скели за соработка надвор од континентите, создавајќи правна симфонија каде коегзистираат суверенитетот и глобалната солидарност (Helena Fischer, 2023).

Националните закони, како оние во Северна Македонија, може да понудат дополнителна заштита, но нивниот опсег и примена може многу да се разликуваат. Ова може да доведе до тоа патниците да бидат несоодветно обештетени или оставени без регрес кога авиокомпаниите не ги исполнуваат своите обврски. Истражувањето ќе тврди дека поголема координација помеѓу овие правни системи не само што ќе ја подобри правната сигурност, туку и ќе ги намали разликите меѓу јурисдикциите.

4. Практични импликации на истражувањето

Крајната цел на оваа хипотеза е да даде практични препораки за подобрување на правната заштита на патниците. Преку идентификување на слабостите во сегашните системи, истражувањето се стреми да:

Се залага за појасни дефиниции за „вонредни околности“ според Регулативата 261/2004.

Предложи реформи за подобрување на механизмите за компензација за одложен или изгубен багаж.

Повик за поголема транспарентност во договорите и условите за користење на авиокомпаниите.

Промовирање на идејата за похармонизиран, глобален пристап кон правата на патниците во воздушниот сообраќај кој ги комбинира меѓународните договори, регулативите на ЕУ и националните закони на начин што им користи на патниците и обезбедува конзистентност.

Иако правата на патниците во воздушниот сообраќај имаат значителен напредок, предизвиците остануваат во смисла на спроведување, јасност и конзистентност. Ако законските рамки се направат потранспарентни, усогласени и ригорозно спроведени, патниците ќе имаат посилна, посигурна заштита, а авиокомпаниите ќе одговараат за неусогласеност. Хипотезата, исто така, претпоставува дека меѓујурисдикторната соработка помеѓу националните, европските и меѓународните правни тела е од суштинско значење за да се осигура дека правата на патниците се почитуваат на начин што ја одразува модерната реалност во воздушниот сообраќај.

Оваа хипотеза ќе биде поддржана преку анализа на постојните правни рамки, судска пракса и споредби помеѓу различни јурисдикции, со фокус на правата на компензација за доцнење на летот, откажување и изгубен багаж, обезбедувајќи сеопфатен преглед на предизвиците и потенцијалните решенија во заштитата на правата на патниците во воздушниот сообраќај.

5. Практична димензија на проблемот: Улогата на судовите и арбитражните тела

Правната заштита на правата на патниците не е само академска работа, таа има реални последици по кои може да биде предизвик да се движите. Додека законодавните инструменти како што се Регулативата (ЕЗ) бр. 261/2004, Монреалската конвенција и Законот за стварни права и облигациони односи во Северна Македонија обезбедуваат рамка за заштита на патниците, нивното спроведување често е предмет на правни спорови. Тука влегуваат во игра судовите и арбитражните тела. Нивната улога е да го толкуваат и применуваат законот, обезбедувајќи дека правата на патниците се спроведуваат, а истовремено балансирајќи ги легитимните интереси на авиокомпаниите.

5.1 Национални судови (Република Северна Македонија)

Во С. Македонија, судовите играат клучна улога во примената на националните закони кои се однесуваат на патувањето со авион и правата на патниците. Кога ќе се појават спорови меѓу патниците и авиокомпаниите, како што се прашањата за доцнење на летот, откажување, изгубен багаж или пререзервирање, патниците можат да бараат надомест преку судскиот систем.

Македонското право, усогласено со меѓународните регулативи како Монреалската конвенција и Регулативата на ЕУ 261/2004, обезбедува правен пат за патниците да бараат компензација. Судовите имаат задача да ги толкуваат овие закони и да обезбедат дека авиокомпанијата ги исполнува условите и одредбите наведени во овие прописи. Сепак, може да се појават практични предизвици, како што се:

Надлежни прашања кога летовите се на меѓународно ниво.

Одредување на висината на надоместот во случаи кога авиокомпанијата бара ослободување (на пр., вонредни околности).

Извршување на пресуди кога авиокомпаниите се со седиште во друга земја.

На пример, патник од Северна Македонија чиј лет од Скопје до Франкфурт е откажан може да бара компензација врз основа на правото на ЕУ и Монреалската конвенција. Меѓутоа, ако авиокомпанијата го оспори барањето, случајот ќе биде однесен на суд. Судот потоа ќе испита дали откажувањето се должи на вонредни околности или ако авиокомпанијата не доставила соодветно известување за откажувањето. Ова ги одразува практичните тешкотии што се јавуваат во судските спорови во реалниот свет.

5.2 Европски судови

Европскиот суд на правдата (ЕСП) игра клучна улога во толкувањето и примената на законите на ЕУ, вклучувајќи ја и Регулативата 261/2004. Преседан од пресудите на ЕСП често се наведува во случаите кои вклучуваат прекин на летот, поставувајќи ги стандардите за тоа како треба да се постапува со компензацијата на патниците низ ЕУ.

На пример, ЕСП пресуди дека патниците имаат право на компензација дури и ако доцнењето на летот е предизвикано од прашања како штрајкови на екипажот (освен ако штрајкот е од вонредна природа), за кои авиокомпаниите можеби тврделе дека се надвор од нивна контрола.

Европските судови, исто така, обезбедуваат општите услови на авиокомпаниите да се усогласат со законите на ЕУ за заштита на потрошувачите. Како што обемот на авионски патувања низ Европа продолжува да расте, поплаките и тужбите на патниците се зголемуваат, што ја зајакнува потребата за судска јасност за правата на патниците.

5.3 Меѓународни арбитражни тела

Во случаи на спорови кои вклучуваат повеќе јурисдикции, патниците и авиокомпаниите може да прибегнат кон меѓународна арбитража. Телата како што се Меѓународната стопанска комора и Меѓународната асоцијација за воздушен транспорт обезбедуваат арбитражни услуги за решавање на спорови кои вклучуваат прекугранични договори за воздухопловство. Овие организации нудат алтернатива на традиционалните судски системи, што може да биде скапо и одзема многу време.

Арбитражата нуди неколку придобивки, вклучувајќи:

Забрзано решавање на случаите;

Неутралност, особено кога спорот вклучува авиокомпаниии или патници од различни земји;

Извршливост на одлуките, бидејќи арбитражните одлуки се признати на глобално ниво според договорите како Њујоршката конвенција.

Сепак, главниот недостаток е тоа што патниците можеби не се запознаени со арбитражниот процес и честопати, правата на потрошувачите во таквите постапки не се толку добро заштитени како што би биле во националниот судски систем.

6. Технолошки напредок и очекувања на потрошувачите

Подемот на технологијата значително влијаеше на начинот на кој функционира воздушниот сообраќај и, следствено, на тоа како се перципираат и спроведуваат правата на патниците. Мобилните апликации, автоматизираните пријавувања и следењето на летот во реално време им овозможува на патниците поголема контрола врз нивните патувања. Сепак, технолошкиот напредок доаѓа и со нови предизвици. На пример, патниците сега имаат пристап до повеќе непосредни информации за доцнење или откажување летови, што ги зголемува нивните очекувања за непосредни решенија и подобра услуга за клиентите.

Паралелно, авиокомпаниите се повеќе користат вештачка интелигенција за услуги на клиентите - помагајќи им да се справат со прашањата за статусот на летот, барањата за багаж или компензацијата побрзо. Сепак, услугите на клиентите управувани од вештачката интелигенција понекогаш може да ги занемарат нијансираните потреби на патниците, особено во сложени случаи како одложен багаж или барања за компензација, што доведува до фрустрација кога паѓа технологијата.

Забележителен развој е употребата на мобилна технологија за да се насочат процесите за компензација. Некои авиокомпаниии сега нудат мобилни апликации преку кои патниците можат да поднесат барања за компензација за доцнење на летот, што го прави целиот процес побрз и потранспарентен. Овие иновации одразуваат поширок тренд кон дигитализација во воздушниот сообраќај и ги поттикнуваат идните дискусии за правата на патниците.

6.1 Одржливост на животната средина и нејзиното влијание врз правата на патниците

Со зголемениот фокус на еколошката одржливост, воздухопловната индустрија се соочува со притисок да го намали својот јаглероден отпечаток. Како дел од оваа промена, правата на патниците се под влијание на новите регулаторни рамки кои ја регулираат одговорноста за животната средина. На пример, има нови иницијативи на ЕУ за намалување на емисиите на CO₂ преку промовирање на повеќе еколошки летови, кои потенцијално би можеле да ги променат структурите за компензација за летови кои се откажани или одложени поради временските услови или доцнењата на контролата на воздушниот сообраќај.

Понатаму, воведувањето програми за поместување на јаглерод од страна на авиокомпаниите им дава на патниците опција да го неутрализираат влијанието на нивните летови врз животната средина. Сепак, правните импликации на таквите шеми

остануваат нејасни во некои јурисдикции. Ако летот е одложен или откажан поради фактори на животната средина, како што се неповолните временски услови, правото на патникот на компензација според Регулативата 261/2004 може да биде под влијание на овие понови еколошки политики, што го прави проблем во развој во заштитата на патниците.

ЗАКЛУЧОК

Истражувањето за правата на патниците во авионскиот сообраќај открива динамично и сè покомплексно поле каде што еволуирачките законски рамки се вкрстуваат со растечките барања на патниците, напредната технологија на воздухопловниот сектор и променливиот економски пејзаж на глобалното воздушно патување. Во текот на оваа студија, ги истраживме правните инструменти кои ги обликуваат правата на патниците, ја испитавме нивната практична примена и ги проценувавме новите трендови кои се подготвени да рedefинираат како овие права се одржуваат во иднина.

Хипотезата предложена на почетокот – дека правната заштита на патниците во воздушниот сообраќај се развива кон посеопфатни и стандардизирани права, но остануваат значајни предизвици во практичното спроведување и прилагодување кон современите случувања - се покажа како точна. Ова е поддржано од темелното испитување на Регулативата (ЕЗ) бр. 261/2004, Монреалската конвенција и Националниот закон на Северна Македонија, кои колективно го формираат столбот на заштитата на патниците во европски и меѓународен контекст.

Како заклучок, ова истражување покажа дека правата на патниците во воздушниот сообраќај стануваат се повеќе стандардизирани и зајакнати преку меѓународните договори и националните закони, но практичните предизвици остануваат во обезбедувањето униформно спроведување преку границите. Правата на патниците, особено во ЕУ и Северна Македонија, значително се зајакнаа преку усвојувањето на Регулативата 261/2004 и Монреалската конвенција, обезбедувајќи подобра компензација за доцнење, откажување и изгубен багаж. Сепак, практичната примена на овие закони продолжува да претставува значителни пречки, особено во однос на јурисдикциските предизвици, правните дупки и неусогласеноста на авиокомпаниите.

Ова истражување, исто така, ја нагласи неопходноста од континуирана правна реформа и меѓународна соработка за решавање на новите прашања како што се влијанието на авијацијата врз животната средина, порастот на евтините превозници и технолошкиот напредок. Со оглед на тоа што воздушниот сообраќај продолжува да расте и се развива, императив е законските рамки да се прилагодат во тандем за да се осигури дека правата на патниците не се само законски загарантирани, туку и практично спроведливи.

На крајот на краиштата, студијата ја потврдува хипотезата дека посилните права на патниците се од суштинско значење за иднината на воздушниот транспорт, и додека е постигнат напредок, неопходна е континуирана будност и реформи за да се осигура дека патниците се постојано заштитени во сè посложената глобална воздухопловна средина.

Ова истражување обезбеди длабинско испитување на правната заштита што им се дава на патниците во воздушниот сообраќај, истражувајќи го историскиот развој, тековните правни рамки и практичните импликации на правата на патниците во воздушниот сообраќај. Со испитување на клучните правни инструменти, како што се Регулативата (ЕЗ) бр. 261/2004, Монреалската конвенција и националното законодавство, особено она на Северна Македонија, воспоставивме сеопфатно разбирање на правниот пејзаж што ги регулира воздушните патувања и заштитата на патниците. Дополнително, оваа студија користеше различни научни методи, вклучувајќи

компаративни, аналитички и историски пристапи, за да ги испита нијансите на правата на патниците во воздушниот сообраќај, кои значително еволуирале со текот на времето.

Примарната хипотеза на ова истражување – дека правата на патниците во воздушниот сообраќај се развиваат кон поцврста и стандардизирана заштита, но практичните предизвици во спроведувањето и правната примена остануваат - се покажа валидна. Овој заклучок е изведен од темелната анализа на правните извори, кои откриваат дека иако меѓународните и националните закони значително ги зајакнале правата на патниците, особено во случаи на одложување на летови, откажувања и изгубен багаж, постојат значителни празнини во спроведувањето. Правниот пејзаж, сепак, сè уште е во тек, бидејќи судовите, арбитражните тела и регулаторните органи продолжуваат да ги толкуваат и прилагодуваат законите за да ги задоволат барањата на модерните воздушни патувања.

Наодите од ова истражување укажуваат на неколку критични точки за правата на патниците во авионите:

Правните рамки се прошируваат, но празнините остануваат:

Еволуцијата на Регулативата 261/2004 и Конвенцијата од Монреал им обезбеди на патниците значителни права во услови на прекини, обезбедувајќи компензација за доцнење на летот, откажување и проблеми со багажот. Сепак, сложеноста на јурисдикцијата, несогласувањата во толкувањата и различните практики на спроведување преку границите продолжуваат да ја поткопуваат доследната примена на овие права.

Националните закони, како оние во Северна Македонија, во голема мера се усогласуваат со европските и меѓународните стандарди, но сè уште се развиваат за да се справат со новите прашања, како што се нискобуџетните превозници и д влијанието на воздушниот сообраќај врз животната средина.

Практично спроведување и предизвици:

И покрај силните законодавни рамки, практичното спроведување на правата на патниците останува голем предизвик, особено кога авиокомпаниите се повикуваат на вонредни околности или се потпираат на клаузули за виша сила за да се ослободат од одговорност. Ова е очигледно во законските исклучоци и ограничувачките клаузули пронајдени во договорите на авиокомпаниите и општите услови на авиокомпаниите како што е Луфтханза, кои може да отстапат од регулативите на ЕУ во одредени околности.

Процесите за поднесување барања за патници честопати се одложуваат или комплицираат поради правна нејасност, заостанати судови и јурисдикции меѓу земјите, особено во случаите кои вклучуваат меѓународни летови кои поминуваат низ повеќе правни јурисдикции.

Улогата на технологијата и грижите за животната средина:

Технолошкиот напредок, како што е дигитализацијата на процесите за побарувања, претставува нови можности за рационализирање на спроведувањето на правата на патниците. Сепак, загриженоста за приватноста на податоците и автоматизацијата во справувањето со барањата мора да се избалансираат со заштитата на патниците за да се избегнат нови правни сложености.

Зголеменото влијание на еколошките размислувања врз воздухопловната индустрија воведува потенцијални промени во начинот на категоризирање и решавање на пречки во воздушниот сообраќај според законот. Нарушувањата поврзани со климата, на пример, наскоро можат да бараат ажурирање на Монреалската конвенција и Регулативата 261/2004 за да се земе предвид влијанието на настаните поврзани со временските услови и целите за одржливост во индустријата.

Библиографија

Angela Cheng-Jui Lu, *International Airline Alliances: EC Competition Law/US Antitrust Law and International Air Transport*, Kluwer Law International, 2003.

Andreas Furrer (Editor), *International Air Transport Law*, Stämpfli Publishers, 2020.

- Benjamyn I. Scott & Andrea Trimarchi, *Fundamentals of International Aviation Law and Policy*, Routledge, 2020.
- Brian F. Havel & Gabriel S. Sanchez, *The Principles and Practice of International Aviation Law*, Cambridge University Press, 2014.
- Daniel Harper, *Flight and Freedom: Travelers' Rights in the Modern Era*, 2020.
- Eleanor Richards, *Skybound: The Origins of International Aviation Law*, 2021.
- George Leloudas, *Risk and Liability in Air Law*, Informa Law from Routledge, 2013.
- Helena Fischer, *Bridging Borders: The Role of Legal Systems in a Globalized World*, 2023.
- Margaret Linton, *Baggage Claim: The Evolution of Travel Liability*, 2019.
- Michael Milde, *International Air Law and ICAO*, Eleven International Publishing, 2016.
- Pablo Mendes de Leon, *Introduction to Air Law*, Kluwer Law International, 2022.
- Paul Dempsey & Laurence E. Gesell, *Airline Management: Strategies for the 21st Century*, Coast Aire Publications, 2015.
- Paul Stephen Dempsey, *European Aviation Law*, Kluwer Law International, 2017.
- Philip Forsang Ndikum, *The Law of Carriage of Goods by Sea, Land, and Air*, Trafford Publishing, 2011.

Интернет извори

<https://www.caa.gov.mk/en/>
<https://transport.ec.europa.eu>
<https://www.lufthansagroup.com/en/>
<https://www.caa.gov.mk/2011/08/>
<https://forum.avijacija.mk/>