Prof. dr Ana MASUTTI*

Sistemi osiguranja od odgovornosti za proizvod avijacije u SAD, Velikoj Britaniji i Italiji

UDK: 368:623.746.12(73+410+450)
Primljen: 1. 2. 2017.
Prihvaćen: 5. 6. 2017.
Naučna debata

Apstrakt

U radu se analizira sistem odgovornosti za proizvod i sa njim povezana pitanja osiguranja u Italiji kroz poređenje sa praksom osiguranja u SAD i Velikoj Britaniji. Poređenje se vrši između uslova osiguranja *US ABC* (*Aircraft Builders Council Inc.*), Londonske polise osiguranja vazduhoplova (*AVN1D*) i italijanskih uslova osiguranja. Analizira se i način na koji su nove tehnologije primenjene na vazduhoplove i infrastrukturu avijacije (kao što su ATM – sistem upravljanja vazdušnim saobraćajem, ATN – aeronautička telekomunikaciona mreža, itd.) uticale na uslove osiguranja od odgovornosti za proizvod avijacije. Važeća podela opasnosti i odgovornosti između različitih operatera u sektoru avijacije mogla bi se promeniti primenom Programa EU o jedinstvenom evropskom nebu. Pored toga, unapređenje uređaja za sprečavanje sudara trebalo bi da poveća bezbednost i dovede do analize podele opasnosti između učesnika u ATM, promene podele odgovornosti i relevantnih obaveza u vezi sa osiguranjem. Pomenuta pitanja su nastala u sporovima koje analiziramo u ovom radu.

Ključne reči: odgovornost za proizvod, osiguranje, direktna tužba, događaj

1. UVOD

Nesreće u avijaciji mogu da dovedu do gubitka velikog broja ljudskih života i ogromne materijalne štete, što je pokazao niz teških nezgoda poslednjih nekoliko godina. Zbog toga ne iznenađuje što se nesreće u avijaciji računaju u katastrofalne štete koje mogu da dovedu do sporova sa velikim novčanim iznosima. Međutim, vazduhoplovni transport se smatra jednim od najbezbednijih načina putovanja zbog tehnoloških unapređenja koja su primenjena u ovom sektoru, a koja su vazduhoplove i celokupan transportni sistem učinili pouzdanijim u smislu bezbednosti.

Međutim, upravo ta tehnološka evolucija čini se da predstavlja „faktor opasnosti" za industriju avijacije i njene osiguravače, jer pitanja u vezi sa manom u proizvodu ili tehničkom uređaju postepeno dobijaju sve veći značaj, kao što je to istaknuto u nedavnoj odluci španskog Vrhovnog suda[1], koja će biti predmet naše pažnje u ovom radu, povodom spora pokrenutog protiv dizajnera i proizvođača sistema za izbegavanje sudara u vazduhu (*TCAS II – Traffic Collision Avoidance System*). Španski sud je prihvatio odgovornost industrije avijacije ne samo za mane ili pogoršanje proizvoda ili tehničkog uređaja, već i za nesposobnost ove važne industrije[2] da postigne, posebno u spornom slučaju, one nivoe funkcionalnosti i bezbednosti koji bi se očekivali zbog trajnih tehnoloških unapređenja.

Ovakav oštar stav španskih sudova[3] navodi na zaključak da ako su, sa jedne strane, unapređenja i tehnološke inovacije u industriji avijacije koncipirane tako da smanje broj nesreća, sa druge strane se čini da one uvode nove vrste ranjivosti i velike opasnosti za njihove

* Partner LS Lexjus Sinacta Law Firm, Italy. Profesor vazduhopolovnog prava na Univerzitetu u Bolonji, e-mail: a.masutti@lslex.com.

[1] Tribunal Supremo, Sala del lo Civil, sentencia n. 649/ 2014, 13 enero 2015.

[2] Kao što je pokazano u *2016 Global aerospace and defense sector outlook – Poised for a reboundi*, koje je izdao *Deloitte*, svetski komercijalni sektor civilnog vazduhoplovstva će, verovatno, imati veliki promet i rast dobiti u 2016. godini zbog nastavka rekordne prozvodnje podstaknute snažnom potražnjom za letelicama sledeće generacije i porastom putničkog saobraćaja (dostupno na: www2.deloitte.com; *Il settore aerospaziale resiste alla crisi: dal 2008 +43% di fatturato*, in www.infodata.ilsole24ore.com). U 2010. godini, promet vazduhoplovne industrije SAD iznosio je 210,55 milijardi dolara (AIA 2011), tj. 159,50 milijardi evra (kurs €/$ 1.32), što predstavlja rast u odnosu na promet u 2009. godini od 208,87 dolara (Unioncamere Lazio, *Osservatorio sull'internazionalizzazione del Lazio, Analisi di settore: L'industria Aerospaziale nel Lazio*, in www.unioncamerelazio.it).

[3] Vrhovni sud je svojom presudom n. 649/2014 potvrdio presudu *Audiencia Provincial de Barcelona*.

proizvođače, što dovodi do povećanja broja odštetnih zahteva.

Sve češći primeri odgovornosti industrije avijacije za štetu prouzrokovanu manljivim proizvodima ukazuju na neizbežno uključivanje delatnosti osiguranja radi nadoknade odštetnih zahteva. Procenjuje se da se maksimalna potencijalna šteta koju isplate osiguravači u sektoru osiguranja avijacije samo po polisama osiguranja kaska drastično povećala u prošloj deceniji zbog stalnog povećavanja broja putnika i broja aviona. Ova cifra narasla je sa 576 milijardi dolara u 2000. godini na 896 milijardi dolara 2014. Ako stopa rasta ostane nepromenjena, možemo da očekujemo da će ukupna vrednost maksimalne potencijalne štete koju bi osiguravači morali da nadoknade premašiti granicu od hiljadu milijardi dolara do 2020. godine, ako ne i ranije.[4]

Imajući navedeno u vidu, osiguranje od odgovornosti za proizvod avijacije predstavlja sektor osiguranja koji prodaje pokriće za one subjekte koji se mogu definisati kao „primarni" proizvođači u avijaciji (kao što su proizvođači motora), proizvođači komponenti ili podkomponenti i one koji su slučajno izloženi opasnosti zbog proizvoda sa greškom. Ova kategorija obuhvata sva lica čija je glavna delatnost proizvodnja delova za avijaciju, ali koji su ipak izloženi odgovornosti za proizvod, kao što su firme za prodaju i servisiranje. Zato ovo osiguranje možemo definisati kao osiguranje usmereno na zaštitu osiguranika za slučaj smrti ili povrede trećih lica, za gubitak ili štetu na imovini trećih lica zbog greške u dizajnu, proizvodnji, održavanju ili materijalu, kao i za nepostojanje ili nedovoljno ukazivanje u relevantnim priručnicima na opasnosti koje mogu nastati upotrebom aeronautičkih proizvoda.

Analiziraćemo osobine ovog sistema osiguranja zajedno sa pojedinim karakteristikama preovlađujućih uslova osiguranja sa međunarodnog tržišta u pogledu njihovog tumačenja i primene.

2. USLOVI OSIGURANJA OD ODGOVORNOSTI ZA PROIZVOD AVIJACIJE – PRAKSA U ITALIJI

Nema sumnje da su se tržišta osiguranja od odgovornosti za proizvod u Velikoj Britaniji i SAD brzo i stabilno razvijala pre tržišta u drugim državama. Posebno u SAD, osiguranje od odgovornosti za proizvode ima dugu istoriju koja je, korak po korak, iznedrila sofisticirane modele uslova osiguranja koji su poslužili kao osnova za uslove osiguranja i u drugim državama. Imajući u vidu bliske istorijske odnose između Velike Britanije i SAD, bilo je neizbežno da britanski uslovi osiguranja, uzimajući u obzir i evropsku realnost, budu veoma slični američkim.

Zbog toga ne iznenađuje što su uslovi osiguranja od odgovornosti za proizvod u avijaciji u Italiji izrađeni po uzoru na britanske i američke strandardne uslove osiguranja, koji predstavljaju konsolidovanu praksu u ovom sektoru. Italijanski uslovi osiguranja se posebno zasnivaju na britanskom modelu ugovaranja, poznatom po akronimu *AVN* (*Aviation*)[5], kao i američki ekvivalent *ABC* (*Aircraft Builders Council Inc.*). U Italiji je Nacionalno udruženje društava za osiguranje (ANIA) sastavilo Referentne uslove osiguranja od odgovornosti za proizvod za aeronautičke i *zemaljske* proizvode. U smislu važećeg opisa mi u ovom radu koristimo definiciju iz uslova osiguranja iz 2009. godine.

Kao što je već rečeno, italijanski uslovi osiguranja pozivaju se na citirane engleske i američke modele[6], prema kojima oni pružaju dve različite vrste pokrića: jedno za odgovornost za proizvode sa greškom u užem smislu (odgovornost za proizvod) i drugo za prekid aktivnosti (stajanku).[7] Uslovi osiguranja *ABC*, na primer, obavezuju osiguravača „da u ime osiguranika plati sve iznose koje bi osiguranik imao zakonsku obavezu da plati zbog šteta u vidu telesnih povreda, bolesti ili oboljenja, uključujući i smrt u bilo kojem trenutku bilo kojeg lica […] i zbog povrede ili uništenja imovine, uključujući i nemogućnost upotrebe […], prouzrokovanu nastankom nekog događaja zbog opasnosti koja potiče od proizvoda."[8] Pored toga, isti uslovi osiguranja u odeljku o odgovornosti na zemlji predviđaju da osiguravač ima obavezu „da u ime osiguranika plati sve iznose za koje bi osiguranik imao zakonsku obavezu da plati štete nastale zbog gubitka mogućnosti upotrebe vazduhoplova do koje dođe posle njegove isporuke i preuzimanja od strane kupca ili kupaca ili operatera u svrhu obavljanja saobraćaja i štete prouzrokovane stajankom posle nastanka događaja koji je potekao od proizvoda."[9] Kao što je pokazano, čini se da se priroda takvog pokrića ne razlikuje od uslova osigu-

[4] Takav iznos tiče se prosečne vrednosti flote tokom godišnjeg perioda osiguranja (zbog toga se odnosi samo na polise osiguranja kaska) (Allianz Global Corporate & Specialty, *Global Aviation Safety Study 2014*, 44, in *www.agcs.allianz.com*).

[5] Nedavno (avgust 2014) su inovirani Londonski uslovi osiguranja letelica (*London Aircraft Insurance Policy*), koji su mnogo godina bili polazna osnova u ovoj vrsti osiguranja i sada nose oznaku *AVNID*.

[6] Kratak komentar italijanskih uslova osiguranja sektora avijacije i opšte prakse pozajmljivanja većine ugovornih klauzula koje je sastavio AICG, videti: M. Rossetti, *Il Diritto delle Assicurazioni,* Vol. II*, Le assicurazioni contro i danni,* Padova, 2012, 323.

[7] Čl. 1, Reference ANIA Policy 2009.

[8] ABC, Product Liability Policy, Coverage A.

[9] ABC, Product Liability Policy, Coverage B.

ranja od odgovornosti za proizvod kod proizvoda izvan vazduhoplovne industrije. Međutim, uslove osiguranja avijacije, inspirisane britanskim i američkim modelima, karakteriše prisustvo velikog broja isključenja iz pokrića sa ciljem da se ograniči izloženost osiguravača različitim vrstama obaveza.

2.1. Definicija aeronautičkog proizvoda

Odgovornost osiguranika nastaje stavljanjem u promet proizvoda koje je osiguranik proizveo, prodao, kojima upravlja, koje servisira ili distribuira. Zbog toga je definicija pojma „aeronautički proizvod" u uslovima osiguranja od posebnog značaja. Italijanski uslovi osiguranja, posle navođenja da vazduhoplov označava mašinu koja je namenjena vazdušnom prevozu lica ili stvari u smislu važećih propisa,[10] propisuju da se pod aeronautičkim proizvodima podrazumevaju „dovršeni vazduhoplovi, pojedinačne komponente i sve ono što se koristi u vezi sa njihovom upotrebom ili upravljanjem na zemlji ili tokom leta. Aeronautički proizvodi ne obuhvataju rakete, satelite, kosmičke letelice, njihove delove i sve ono što se koristi u vezi sa njihovim radom i upotrebom na zemlji i tokom leta."[11] Italijanski uslovi osiguranja isključuju vojne aeronautičke proizvode definisane kao „aeronautičke proizvode u svojini i ili upotrebi / ili koji se isporučuju oružanim snagama"[12] Uopšteno govoreći, italijanski uslovi osiguranja, takođe, isključuju iz definicije aeronautičkih proizvoda one proizvode koji se koriste za aktivnosti u kosmosu.

Za razliku od italijanskih uslova osiguranja, u uslovima osiguranja SAD i Velike Britanije definicija letelice se čini dovoljno širokom da obuhvata sve proizvode koji se koriste u tim aktivnostima. Britanski uslovi AVN 98, posle određivanja da se pod letelicom podrazumeva „letelica koja obuhvata rakete, lebdeće letelice i overkrafte, lake letelice i helikoptere", definiše proizvod avijacije kao „dovršeno vazduhoplovno vozilo i satelit kao i sve njihove sastavne delove, ili kada su delovi dostavljeni radi instaliranja, za upotrebu u vezi sa tom letelicom, ili kao rezervni deo ili vazduhoplovno vozilo i satelit uključujući alat i opremu, kao i pomagala za obuku, instrukcije, priručnike, planove, radove ili druge podatke ili stvar u vezi sa kojim je izvršena neka usluga, dat savet ili izvršen rad ili dostava od strane osiguranika u vezi sa vazduhoplovnim vozilom ili satelitom."[13]

Kao i kod britanskih uslova osiguranja, američki uslovi osiguranja, takođe, koriste široku definiciju, koja može da obuhvati proizvode koji se koriste za aktivnosti u svemiru, kao i aktivnosti i usluge za koje se, na prvi pogled, čini da nemaju veze sa tom definicijom. Klauzula počinje tako što utvrđuje da je aeronautički proizvod: „letelica ili raketa ili svemirska letelica ili satelit ili svemirski brod ili lansirno vozilo, kao i sva zemaljska podrška ili pripadajuća kontrolna oprema, svi delovi koje dostavi osiguranik ili osiguranikovi pravni prethodnici u sklopu svoje delatnosti i instalira, koristi u vezi sa njima, ili kao rezervni deo letelice, rakete, svemirske letelice, satelita, svemirskog broda ili lansirnog vozila i sve zemaljske podrške ili pripadajuće kontrole opreme ili alata za proizvodnju, uključujući i alate i opremu za rukovanje na zemlji."[14] Da bi se ovo bolje razumelo, američki uslovi osiguranja sadrže proširenje ove definicije, koja takođe obuhvata sledeće aktivnosti i usluge u vezi sa proizvodom, dokumentacijom i priručnicima za rukovanje tom robom: „Proizvodi letelice takođe obuhvataju pomagala za obuku, instrukcije, priručnike, planove, radove ili druge podatke ili stvar u vezi sa kojim je izvršena neka usluga, dat savet, servis ili izvršen rad ili dostava od strane osiguranika u vezi sa letelicom, raketom, svemirskom letelicom, satelitom, svemirskim brodom ili lansirnim vozilom, uključujući i alate i opremu za rukovanje na zemlji."[15]

Možemo reći da je prethodno navedeno uslovljeno složenošću definicije pojma i zbog potencijalne veličine obaveza osiguravača, u vezi sa kojima osiguravači često zahtevaju detaljne informacije o proizvođaču, proizvodnom sektoru, prirodi proizvoda, neophodnim sertifikatima, određenoj upotrebi koja će se na osnovu tog sertifikata sprovoditi (na primer, civilna ili vojna), opasnostima kojima je korisnik izložen i garancijama koje se nude kupcima. Američki uslovi osiguranja, na primer, sadrže „ponudu za osiguranje od odgovornosti za proizvod avijacije" po kojoj se zahteva davanje gore pomenutih informacija, podatke o eventualnim podizvođačima koji učestvuju u proizvodnji i koji, takođe, mogu da budu osigurani u kontekstu ponude za osiguranje koje se nudi osiguraniku. Prema obrascu ove

[10] Nova definicija letelice sadržana je u Plovidbenom zakoniku Italije u čl. 743, koji je izmenjen zakonskim dekretima 2005/96 i 2006/151: Letelica je svaka mašina namenjena vazdušnom transportu lica i stvari. Pod letelicom se podrazumeva i letelica kojom se upravlja daljinskim putem, u skladu sa posebnim zakonom i u skladu sa propisima ENAC (Italijanska agencija za civilnu avijaciju) i pravilima Ministarstva odbrane za vojne letelice. Razlikovanje letelica prema njihovim tehničkim karakteristikama ili njihovoj nameni propisuje ENAC i posebni propisi. Odredbe Prve knjige, Drugog dela ovog Zakonika ne primenjuju se na letelice proizvedene za rekreativne aktivnosti navedene u limitima Aneksa Zakona od 25. 3. 1985, n.106.

[11] Videti definicije u ANIA Reference policy 2009.

[12] Definicija 13 u ANIA Reference policy 2009; čl. 5 ANIA Reference policy 2009.

[13] Definicije u*AVN 98*.

[14] Definicije(A) u*ABC – PRODUCTS LIABILITY POLICY*.

[15] Ibidem.

ponude, takođe, postoji obaveza navođenja glavnih kupaca proizvoda i procenat prodate robe svakom kupcu. To očigledno sa ciljem da se osiguravač upozna sa svojom izloženošću rizicima.

Italijanski uslovi osiguranja koriste objedinjen obrazac, sa nekoliko pitanja osiguraniku pre potpisivanja ugovora i odgovorima na ta pitanja koji čine sastavni deo ugovora posle njegovog zaključenja.[16] Kao i američki obrazac ponude za osiguranje, upitnici u italijanskim obrascima, takođe, sadrže informacije o mogućim tržištima po teritorijalnom principu a posebno da li se ta roba izvozi za SAD, Meksiko i Kanadu. Ovo zato što su u tim državama osiguravači izloženi odštetnim zahtevima koji su uvećani za tzv. kaznene štete (*punitive damages*), koje ćemo detaljnije objasniti u daljim izlaganjima. To je razlog zbog kojeg italijanski referentni uslovi propisuju posebnu produženu garanciju za proizvode koji se isporučuju u te države.[17]

Ista obaveza davanja informacija nastaje, takođe, u slučaju kada proizvođač u promet stavlja novu vrstu proizvoda ili menja sastav ili odredište postojećem.[18] Osiguravač tada ima slobodu da, obično u roku od 30 dana, prihvati ili odbije nove rizike, uz eventualno navođenje posebnih obaveza i premije.

3. PREDMET OSIGURANJA I KONSTITUTIVNI ELEMENTI ŠTETE

Kao što smo videli u prethodnim izlaganjima, predmet ugovora o osiguranju za slučaj štete prouzrokovane proizvodom sa greškom je građanska odgovornost proizvođača letelica koje proizvod pričini stvarima i licima. U italijanskim uslovima osiguranja posebno se pokriva odgovornost za štetu koja se prouzrokuje trećim licima zbog smrti, telesne povrede i štete na imovini i / ili letelici (uključujući posredni gubitak upotrebe te imovine).[19] Slično tome, američki standardni uslovi osiguranja *ABC* propisuju da osiguravač preuzima obavezu da nadoknadi štetu nastalu „telesnom povredom, bolešću ili oboljenjem, uključujući smrt lica u bilo kojem trenutku koja je posledica telesne povrede, bolesti ili oboljenja (telesne povrede) [...], kao i oštećenje ili uništenje imovine, uključujući i gubitak upotrebe (materijalna šteta)."[20] Standardni britanski uslovi osiguranja u svojoj poslednjoj verziji *AVN 98,* takođe, govore o pokriću koje osiguravač pruža za sve povrede koje se odnose na *telesne povrede* i *materijalnu štetu*, u kojoj definiciji istovremeno pruža pokriće i troškova parničenja.[21] Suprotno tome, u italijanskoj praksi ne možemo da pronađemo jedinstvenu definiciju troškova niti definicije koje bi doprinele njenom razgraničenju.[22] S obzirom na to, sudska praksa je preuzela istaknutu ulogu u utvrđivanju granica obaveze nadoknade štete.

Uslovi osiguranja *AVN 98,* takođe, posebnu pažnju posvećuju ne samo definisanju instituta *telesna povreda* i *materijalna šteta*, već takođe i ograničavanju izloženosti riziku. *Opasnost proizvoda* se opisuje kao „rukovanje ili upotreba (osim od strane osiguranika) ili postojanje uslova u proizvodu avijacije, kada je reč o Pokriću A – Odgovornost avijacije za proizvod – kada proizvod avijacije izađe iz državine ili kontrole osiguranika. Ipak, ugovorne strane su saglasne da obaveza na nadoknadu štete po ovom Odeljku neće prestati kada se dovršena letelica privremeno vrati osiguraniku radi izmene ili popravke ili dok njime upravlja posada osiguranika posle trenutka kada kupac ili zakupac preuzmu letelicu."[23] Američki uslovi osiguranja *ABC,* takođe, definišu opasnost od proizvoda kao „rukovanje ili upotreba (osim od strane osiguranika) ili postojanje uslova u proizvodu avijacije: (a) kada proizvod avijacije nije u državini osiguranika, i (b) kada se proizvod avijacije nalazi van prostorija koje su u svojini, zakupu ili pod kontrolom osiguranika." Slična definicija ne postoji u italijanskim uslovima osiguranja, jer je reč o istom mehanizmu odgovornosti proizvođača prema Direktivi 85/374/EC po kojoj rizik odgovornosti nastaje stavljanjem stvari u promet.[24] Po ovom pitanju, precedentno pravo je prilično

[16] Treba napomenuti da ponuda – upitnik, iako ne obavezuje da se zaključi ugovor o osiguranju, predstavlja sastavni deo ugovora kada bude potpisan, a takođe je bitna u smislu čl. 1362 italijanskog Građanskog zakonika da bi moglo da se obezbedi ispravno tumačenje članova Zakonika. Pored toga, netačne izjave ili tajenje informacija bitno je prema čl. 1892 i ostalim članovima italijanskog Građanskog zakonika.

[17] Clause RcProd.Aer n.4 of ANIA reference policy 2009.

[18] Clause RcProd.Aer n.7 of ANIA reference Policy 2009.

[19] „Čl. 1 – Predmet osiguranja – (A) Građanska odgovornost za štete prema licima, letelici i stvarima. Firma je dužna da obešteti osiguranika za iznose koje on treba da plati kao odgovorno lice po zakonu (sumu, kamatu i troškove) za štetu koju nenamerno prouzrokuje trećim licima zbog mana u osiguranim aeronautičkim proizvodima opisanim u Posebnim uslovima posle njihove prodaje na tržištu, koje je on proizveo, za smrt, telesnu povredu, uništenje ili umanjenje vrednosti stvari ili letelice", ANIA Reference Policy 2009.

[20] Posner-Marland-Chrystal, *Margo on Aviation Insurance, Fourth edition*, Lexis Nexis UK, 2014, 291.

[21] *AVN 98* definiše telesnu povredu kao „telesnu povredu, bolest ili oboljenje, uključujući smrt u bilo kojem trenutku koja je posledica telesne povrede, bolesti ili oboljenja." Imovinska šteta se definiše na sledeći način: „Imovinska šteta označava fizički gubitak ili štetu ili uništenje materijalne imovine, uključujući i gubitak upotrebe te imovine."

[22] ANIA Reference Policy 2009.

[23] Definicije *AVN 98.*

[24] Definicija „stavljanje u promet" nalazi se u čl. 119 Cod. Cons. Leg. Decree 206/2005, koja predviđa da stavljanje stvari

nepodeljeno jer smatra da stavljanje u promet nastaje kada se roba suštinski učini dostupnom kupcu ili korisnku, uključujući i saglasnost ili probu.[25]

Mimo gore navedenih definicija, treba se setiti da institut proizvoda sa greškom ne treba da se uzima kao statički koncept jer je namera da se on menja i proširuje uporedo sa razvojem tehnologije i upotrebom aeronautičkih proizvoda. Sudovi koji su odlučivali o odštetnim zahtevima u vezi sa proizvodima sa greškom su takođe prihvatili ovu evoluciju. U tom smislu, nema sumnje da je bitna uloga koju imaju odluke sudova u sistemu osiguranja avijacije, jer se njima izgrađuje precedentno pravo. U prošlosti je po komunitarnom precedentnom pravu proizvođač, da bi se oslobodio od odgovornosti po čl. 7, tač. (e) Direktive 85/374/EC, morao da dokaže da zbog objektivnog stanja tehničkog i naučnog znanja, uključujući i njegov najviši nivo u trenutku stavljanja proizvoda u promet, nije bio u mogućnosti da otkrije bilo kakvu grešku u proizvodu. U vezi sa značenjem izraza „najnovije tehničko i naučno znanje", sud je naveo da se to odnosi na ono znanje koje je i dalje „dostupno u trenutku stavljanja proizvoda u promet."[26] Upotreba pojma „dostupan" očigledno nameće neke probleme. Mora se činiti razlika između dostupnosti i tehnološkog stava i njegove stvarne primene koja, u kontrolisanoj oblasti kao što je sektor avijacije, može da se primeni samo posle izdavanja posebnog sertifikata.

Gore pomenutu odluku ESP prihvatile su nacionalne sudije koje su morale da odlučuju o značenju pojma „dostupan." Španski sudovi su došli do istih zaključaka kao i ESP kada su odlučivali u sporovima pokrenutim protiv proizvođača i dizajnera Sistema za izbegavanje sudara (*TCAS – Traffic Collision Avoidance System*), koji je bio instaliran na obe letelice koje su učestvovale u nesreći u Uberlingenu. Apelacioni sud Barselone istakao je da odgovornost proivođača i dizajnera postoji za „koncepciju, dizajn, proizvodnju, stavljanje u promet, prodaju i / ili instalaciju proizvoda sa greškom (sistema TCAS II), koji nije ispunjavao standarde bezbednosti usvojene u industriji i propisima. Pored toga, Apelacioni sud Barselone imao je u vidu činjenicu da je proizvođač mogao da iskoristi najnoviju i bezbedniju verziju sistema TCAS, iako je on još bio u fazi planiranja i još ga nije odobrila Američka savezna uprava letenja. Katalonski sud je naveo: „Proizvod bi mogao da bude bezbedniji, tj. da je postojao neki drugi dizajn koji bi mogao da smanji rizik od opasnosti bez narušavanja usluge ili upotrebe, CP112, iako se nije mogao proizvesti jer neophodno finansiranje i dozvola nisu postojali."[27]

U stvari, reč je o posebno širokoj definiciji koja ima za cilj da pod razmatranim pojmom obuhvati institut greške, i to ne samo onaj koji se odnosi na mogućnost da zataji funkcionisanje proizvoda, već i slučaj kada proizvod koji nije dostigao očekivani nivo funkcionisanja u svetlu dostignutog tehničkog znanja i tehničkih pravila države gde je proizvod proizveden (u ovom slučaju to su SAD).

Ozbiljnost sa kojom je sud ocenjivao odgovornost proizvođača i dizajnera bila je izvesno pod uticajem svrhe koju je predmetni proizvod, poznat po skraćenici TCAS, trebalo da postigne. Cilj funkcionisanja sistema bio je da kontinuirano daje položaj aviona u odnosu na druge letelice u reonu letenja, radi izbegavanja sudara i katastrofalne nesreće. Reč je o kontekstu vazduhoplovne navigacije u kojem se predmetni proizvod koristi, a koji je podstakao posebnu ozbiljnost kojom su španski sudovi došli do svoje odluke posle razmatranja organizacionih propusta vazdušne kontrole i greške kontrolora letenja, koji je dozvolio da se jedan od dva aviona sam postavio u određeni položaj na istoj visini aviona koji je dolazio iz suprotnog smera. Španski sudovi su i dalje smatrali da je neposredni osnov za sprečavanje nesreće bila tehnička oprema kojom su oba aviona bila opremljena.

Na kraju je sud zaključio da je predmetna oprema bolje funkcionisala, nesreća bi verovatno bila izbegnuta, uprkos brojnim ljudskim greškama nastalim pre same nesreće. Po ovom pitanju sud je primetio da „sve gore navedeno podupire tvrdnju da je direktna uzročna veza između dizajna, proizvodnje i informacione greške sisetma *TCAS II*, verzija 7, zbog čega su u nesreći kod Uberlingena jula 2002. godine poginuli rođaci oštećenih lica. Takođe se može istaći nekoliko primedbi na radnje posade, kako su zaključile sudije u drugim postupcima. Čak ni nefunkcionisanje ciriškog kontrolnog centra, kojim je upravljao *Skyguid*e, nije predstavljao neposredan uzrok sudara."

u promet nastaje predajom stvari špediteru radi njene otpreme kupcu ili korisniku.

[25] Po ovom pitanju videti zaključke Evropskog suda pravde: „Čl. 7, st. (a), tač. (a) Direktive 85/374/EEC od 2 jula 1985. godine o odgovornosti za štetu prouzrokovanu proizvodom sa greškom, koja propisuje izuzeće od principa odgovornosti proizvođača za štetu prouzrokovanu greškom u njegovom proizvodu, ako je proizvod stavljen u promet od strane istog proizvođača, mora se tumačiti tako da znači da je proizvod sa greškom stavljen u promet onda kada se on koristi tokom pružanja medicinskih usluga, kao što su pripreme ljudskih organa za transplantaciju, a šteta prouzrokovana organu je nastala tokom pripremnih radnji (pokrivanje tog izuzeća prvenstveno se odnosi na slučajeve u kojima stavljanje u promet vrši neko drugo lice a ne proizvođač i odvija se protiv volje proizvođača, ili se proizvod koristi u privatne svrhe)" (European Court of Justice Sec. VI May 10, 2001 n. 203 H. Veedfald c. Arhus Amtskommune).

[26] European Court of Justice, 29 May 1997 n.300, Comm. Ce c. United Kingdom et al.

[27] Audiencia Provincial De Barcelona, Sección X, Sentencia núm.230/2012.

Treba imati u vidu da su proizvođač i dizajner sistema *TCAS* isticali u svojoj odbrani da njegova najnovija verzija, koju su sudovi pominjali u svetlu tehničkog izveštaja Evrokontrola tokom istrage, u tom trenutku nije bila odobrena od strane (američke – prim. prev.) Savezne uprave letenja. Zbog toga najnovija verzija tog sistema nije mogla da bude na tržištu. Ovu tvrdnju prihvatio je španski Vrhovni sud, ali to nije bilo dovoljno da se pomenute forme oslobode odgovornosti. Vrhovni sud, pošto je naveo da „kada je reč o proizvodu sektora bezbednosti avijacije, koji je pod budnim nadzorom civilne uprave letenja na koji se primenjuju prinudni propisi, proizvođač ne sme da odstupi od dizajna za proizvodnju koji odobri nadležni upravni organ. Proizvod ne sme da se menja sve dok ga ne odobri civilna uprava letenja u skladu sa važećim TSO [...] Ovaj drugi kriterijum se smatra adekvatnim i obuhvata izuzeće proizvoda koji su proizvedeni u skladu sa prinudnim propisima", i dalje je za osudu navedenih firmi smatrao važnim propuste o davanju neophodnih informacija za primenu priručnika i ponovio: „Informacija može da bude pogrešna ne samo zato što je pogrešna ili sadrži pogrešne instrukcije, već i zato što sadrži nedovoljna upozorenja o rizicima."

Italijanski sudovi su u prošlosti zauzimali sličan stav i priznavali odgovornost proizvođača za „ugradnju opasnog mehanizma na helikopter, tj.deo koji nije adekvatan za bezbednost prema opštem i standardnom značenju ovog pojma: odgovornost [...], za izbor i montažu dela na helikopter koji nije dovoljno bezbedan, podjednako doprinosi uzročno-posledičnoj vezi kao i rad posade na održavanju."[28]

Stav španskih sudova se čini da je u skladu sa najnovijom praksom ESP, na osnovu koje proizilazi da bezbednost koja se očekuje od proizvoda treba da se utvrđuje u vezi sa funkcionisanjem koje se od tog proizvoda može očekivati u svetlu najvišeg dostignutog tehničkog znanja. ESP je, u stvari, nedavno naveo da u vezi sa proizvodima koji su namenjeni sprečavanju određenih opasnosti, potencijalno nepostojanje bezbednosti koja može da dovede do odgovornosti proizvođača po evropskim propisima, potiče od abnormalnog štetnog potencijala koji isti proizvodi mogu da prouzrokuju njihovim korisnicima. Kako ESP navodi „Čl. 6, st. 1 Direktive 85/374 mora se tumačiti tako da znači da, u slučajevima kada je utvrđeno da proizvodi pripadaju istoj grupi ili čine deo iste proizvodne serije, kao što su pejsmejkeri i ugradni kardioverte defibrilatori i imaju potencijalnu grešku, takav proizvod se može svrstati u proizvod sa greškom bez potrebe da se utvrđuje postojanje greške u tom proizvodu."[29]

Gore izloženi stavovi, čak i kada se primenjuju na neki drugi proizvodni sektor od sektora proizvodnje u avio-industriji, takođe mogu da pomognu u odnosu na one proizvode aeronautičke industrije čija je svrha da se izbegne opasnost koja može da dovede do katastrofalne nesreće, kao što je ona o čijim su uzrocima i odgovornosti odlučivali španski sudovi, koja presuda ne sme da ostane izolovan primer. U stvari, treba primetiti da zaključci ESP 2013. godine mogu posebno da budu važni u svetlu onoga šta je nedavno presuđeno po pitanju odgovornosti avio-prevoznika.

Presudom C-257/14 iz 2015. godine, ESP je u svetlu obimnog i konsolidovanog precedentnog prava, koje je prihvatilo odgovornost avio-prevoznika za kašnjenje i u slučajevima kada se to moglo pripisati nefunkcionisanju aviona[30], odlučio da se avio-prevoznik može osloboditi odgovornosti jedino u slučajevima kada može da dokaže da je do kašnjenja došlo zbog nefunkcionisanja aviona koje je prouzrokovano greškama jednog ili više proizvoda ugrađenih u njihovu flotu aviona.[31] To znači da se kašnjenje, tako da može da predstavlja odbijanje odgovornosti, može pripisati faktoru koji uključuje neko drugo lice, koje je u konkretnom slučaju, u svetlu gore navedenog, proizvođač. Po ovom pitanju ESP je odlučio sledeće: „Ne može se odmah isključiti mogućnost primene čl. 13 Uredbe br. 261/2004 na odgovornog proizvođača kako bi se smanjio ili otklonio finansijski teret avio-prevoznika zbog njegovih obaveza po toj Uredbi."[32]

Možemo da zaključimo da uprkos očiglednoj jasnoći, ovde analiziranih definicija *proizvoda sa greškom* u vezi sa različitim uslovima osiguranja *ABC* i *AVN 98,* i situaciji u državama EU, propisi o odgovornosti za prozvod i granice rizika koje osiguravač nosi moraju se ocenjivati u svetlu najnovijeg precedentnog prava koje favorizuje primenu šire definicije koja uzima u obzir

[28] Italian Supreme Court, n. 984/2009.

[29] Objedinjeni sporovi C-503/13 i C-504/13: Presuda (Peti deo) od 5. 3. 2015 (zahtev za presudom podneo Savezni sud Nemačke) – Boston Scientific Medizinyechnik GmbH./AOK Sachsen-Anhalt (C-503/13), Betriebskrankenkasse RWE (C-504/13).

[30] Presuda (Četvrti deo) od 22. 12. 2008 (zahtev za presudom dao Trgovinski sud iz Beča), Austria Friederike Wallentin-Hermann/Alitalia Linee Aeree Italiane Spa (Case C-549/07)

[31] CGUE je u stvari naveo: „neki tehnički problemi mogu da budu obuhvaćeni takvim vanrednim okolnostima. Na primer, u slučaju kada proizvođač opreme ugrađene u avione avio-prevoznika ili nadležni organ otkrije da oprema koja je već u upotrebi ima skrivenu grešku u proizvodnji koja utiče na bezbednost letenja" (CGUE sentence, Section IX, 17 September 2015 C-257/14).

[32] Ibidem.

tehnološka unapređenja u tom sektoru, kao što je to slučaj sa avijacijom.

Ipak, takav zaključak mora imati u vidu da primena Jedinstvenog evropskog neba podrazumeva usvajanje brojnih novih tehnologija koje se još uvek testiraju (ili na primer, videti *ACAS X*[33]), kako bi se obezbedila veća bezbednost u poslovima vazdušne kontrole, posebno imajući u vidu predviđanja da će se vazdušni saobraćaj uvdostručiti do 2030. godine.[34] Upravo je tehnološki napredno okruženje ono u čijem okviru treba da se procenjuje odgovornost proizvođača u avio-industriji. Posebno precizan pristup pojavljuje se u smeru odgovornosti proizvođača ako se pokaže da je nesposoban da drži korak sa najnaprednijim naučnim i tehnološkim napretkom primenjenim na aeronautičke proizvode.

4. DEFINICIJA POJMA „DOGAĐAJ"

Kao deo ugovora o osiguranju, pojam *događaj* ukazuje na njegovu nevoljnu ili slučajnu prirodu. Kao što je prethodno istaknuto, u praksi osiguranja pojam „događaj" označava nezgodu prouzrokovanu proizvodom sa greškom, koja „nije očekivana ni nameravana iz ugla osiguranika."[35] Ova fraza bila je povod za brojne sudske sporove, kojom prilikom su sudovi zauzimali različite stavove, posebno oni u SAD.[36] Trenutno, prema precedentnom pravu SAD, gore pomenuti pojmovi se tretiraju kao sinonimi[37] koji imaju različita precizno određena značenja.[38] Međutim, u SAD i Velikoj Britaniji, pojam *očekivani* se tumači kao „uticaj", što znači da se radi o događaju za koji je osiguranik bio siguran da će nastupiti ili o kojem je bio obavešten, iako nije postupao sa namerom da ga prouzrokuje.[39]

Interesantno je primetiti da se debata u italijanskom kontekstu razvila na način koji je sličan onome kod sudova *common law* u vezi sa pojmom *događaj*. Iako pojam „nenameran" predstavlja intuitivan dokaz i razumevanje, postojanje slučajnosti je problematičnije, bez postojanja njegovog opšteg tumačenja. Sudska praksa je tokom vremena izgradila brojne različite stavove. Deo precedentnog prava je smatrao da je taj pojam uneo nepotrebno razlikovanje različitih stepena krivice, ponekad idući toliko daleko da je izjednačavan sa slučajnim događajem.[40] Međutim, to tumačenje oduzima dejstvo toj klauzuli, jer bi slučajan događaj koji ne dovodi do građanske odgovornosti, učinio besmislenim sam ugovor o osiguranju. Drugi deo precedentnog prava pokušava da spase institut slučajnog događaja. To bi predstavljao događaj na koji, i pored postojanja generičke mogućnosti njegovog nastanka, utiču spoljne okolnosti mimo ponašanja osiguranika, čime se ostvaruje apstraktni štetni potencijal tog ponašanja u vidu određene štete na dobru trećeg lica. Za razliku od ovakvog stava, osiguravajuće pokriće odgovornosti ne odnosi se na one rizike kojima je osiguranikova delatnost uobičajeno izložena.[41] Sledstveno tome, prema italijanskom pravu, za razliku od pravnih sistema SAD i Velike Britanije, nije važna nepredvidivost, već neizvesnost, koja je odlučujući kriterijum za obuhvat događaja osiguranjem u pogledu štete koja nastane slučajnim događajima.[42] O ovom je sud naveo: „kod osiguranja od odgovornosti prema trećim licima, kada je osigurani rizik ograničen na *slučajne činjenice*, slučajna priroda događaja ne mora da ima karakteristike nepredvidivosti štetnog događaja, kao takvog, već specifične neizvesnosti, tako da kada on nastane, iako je teoretski moguće predvideti nastanak događaja određene vrste, složenost faktora u nastanku događaja čine sam događaj neizvesnim prema fizičkim i vremenskim modalitetima i sa posledicama koje nastaju tačno na štetu pogođenog lica, a sve okolnosti se nalaze van uticaja osiguranika i nisu tipične za delatnost pokrivenu ugovorom o osiguranju i prirodom imovine koja se koristi u njenom obavljanju."[43]

5. USLOVI OSIGURANJA OD ODGOVORNOSTI PREMA TREĆIM LICIMA – ISKLJUČENJA

U italijanskom sistemu postoji posebno ograničenje osiguravajućeg pokrića u vezi sa tipičnim principom pravnih sistema zasnovanih na civilnom pravu. To je is-

[33] Najnovija generacija *ACAS X* (Sistem za izbegavanje sudara u vazduhu – *Airborne Collision Avoidance System*) predstavlja porodicu sistema dizajniranih za velike komercijalne letelice (Xa), sistema letelica bez ljudskog upravljanja (Ua) i opštu avijaciju (Xp) (Kusters, Sethsson, Masutti, 2015, 15).

[34] EASA, *Annual Safety Review 2014, 2015, 22.*

[35] ABC International Product Liability Policy. Definitions (I) and AVN 98, Definition (I).

[36] Posner-Marland-Chrystal, *supra* n. 21.

[37] Patrons-Oxford Mut Ins Co v. Dodge 426, A2d 888 (Maine 1981).

[38] Ohio Cas. Ins. Co. v. Harbor Ins. Co., Civ. No. 8607. Fourth Dist., Div. Two. Feb. 20, 1968; US Fid & Guar Co v TK Stanley, Inc. 764 F Supp 81, 82-84 (SD Miss 1991).

[39] Posner-Marland-Chrystal, *supra* n. 21.

[40] Italian Supreme Court n. 4118/1995 and Sup.Court n. 2863/1990 and Sup.Court n.6071/1983

[41] Italian Supreme Court 4 February 1992, n.1214.

[42] Italian Supreme Court n.2652/1981 and Genoa Appeal Court 25 November 2004.

[43] Ibidem.

ključenje onoga što je poznato kao kaznene ili primerne štete.[44]

Putem kaznenih šteta, presuda kojom se osuđuje lice koje je prouzrokovalo štetu takođe preuzima da plati i kazneni iznos štete, pored nadoknade troškova popravke / restitucije priznate u italijanskom pravnom sistemu. Institut kaznenih šteta razvila je američka sudska praksa radi kažnjavanja posebno neodgovornog ponašanja štetnika, od kojeg se zbog toga zahteva dodatna ekonomska žrtva koja je veća od isplaćene nadoknade štete.

Italijanska sudska praksa odbija da prihvati institut kaznenih šteta u italijanski pravosudni sistem.[45] Smatra se da je njihova kaznena uloga suprotna domaćem javnom poretku, koji ne dozvoljava sličnu funkciju u oblasti građanske odgovornosti.[46] Prihvatanje kaznenih šteta u pravosudni sistem država kao što su SAD, Kanada i Meksiko navela je osiguravače koji posluju u Italiji da u uslovima osiguranja isključe takve vrste šteta iz pokrića.

Zbog toga u većini polisa osiguranja često postoji ograničenje osiguravajućeg pokrića za izvoz u SAD, Kanadu i Meksiko, što se u nekim slučajevim, iako to nije navedeno, može takođe zaključiti uvidom u teritorijalna ograničenja pokrića.[47] Osiguravajuće pokriće može u svakom slučaju da se proširi na te države putem posebnog ugovaranja, što uobičajeno podrazumeva primenu dodatnih monetarnih limita i ograničenja rizika, jer osiguravači nose rizike veće vrednosti.

Međutim, treba imati u vidu da razne savezne države u SAD zabranjuju primenu kaznenih šteta. Svrha kaznenih šteta bi bila bezvredna ako bi proizvođač mogao da prenese ekonomski rizik na osiguravača.[48]

Međutim, nedavno je Prvo odeljenje italijanskog Vrhovnog suda donelu međupresudu (br. 9978, 16. 5. 2016.) o mogućem izvršavanju presuda američkih sudova u Italiji koje sadrže obavezu plaćanja kaznenih šteta. Sud je naveo: „Pre svega, italijanski sistem građanske odgovornosti već propisuje sredstva koja imaju kaznenu svrhu (na primer, čl. 96, st. 3 italijanskog Zakonika o parničnom postupku), što u slučaju zloupotrebe procesnih prava obavezuje stranku koja je izgubila spor da plati, pravedno određeni novčani iznos. Pored toga, postoje dileme i u pogledu evolucije definicije javnog poretka. Ta definicija se menjala tokom godina i vremenom se poklopila sa širim konceptom međunarodnog javnog poretka. Ta evolucija podrazumeva da javni poredak nije više ograničen na principe nacionalnog pravnog sistema, već da se ono mora definisati u sistemu složenih fundamentalnih prava koje usvaja i štiti cela međunarodna zajednica."

Na osnovu tih argumenata, kaznene štete ne treba smatrati suprotnim javnom poretku po italijanskom pravu sve dok se dosuđena nadoknada ne smatra „anomalijom." U tom smislu, prema stavu suda, strane sudske odluke koje osuđuju stranku da plati kaznene štete mogle bi se izvršiti u Italiji.

Jedan element poznat svim uslovima osiguranja koje smo ovde analizirali, jeste isključenje drugih specifičnih vrsta rizika. Kako u SAD tako i u Velikoj Britaniji i Italiji ratni rizici (i njima pripadajući rizici) se isključuju iz osiguravajućeg pokrića, kao i rizici koji potiču od buke, zagađenja i nuklearne aktivnosti.[49] To je bitno napomenuti jer se italijanski i američki uslovi osiguranja pozivaju na engleske uslove osiguranja, a posebno na klauzule *AVN 38B „Klauzula o isključenju nuklearnih rizika"* i *AVN 46B „Klauzula o isključenju buke i zagađenja i drugih rizika."*[50] Konačno, dodatno posebno isključenje koje se često pojavljuje u italijanskim uslovima osiguranja odnosi se na terorističke akte koji su regulisani *Zakonom SAD o osiguranju rizika terorizma iz 2002."*[51]

Posle ove kratke napomene o isključenju građanske odgovornosti za proizvode u sektoru avijacije, mora se napomenuti da je potrebno postojanje dodatnog, ali bitnog elementa koji se tiče „jasnoće" uslova osiguranja. Osiguravač mora da obezbedi da svako pojedinčano ugovorno isključenje pokrića bude jasno i nedvosmisleno, zbog toga što strani[52] i italijanski sudovi primenjuju princip *contra proferentem* propisan čl. 1370 italijanskog

[44] Na primer, čl. 5 ANIA Reference policy„Isključene štete i troškovi" utvrđuje da „osiguranje ne pokriva (…) štete, troškove i druge dažbine koje osiguranik ima obavezu da plati u vidu kazne („kaznene ili primerne štete").

[45] Italian Supreme Court n.1781/2012; Sud Đenove 7.10. 2010; Apelacioni sud Trento-Bolcano 16. 8. 2008.

[46] Italian Supreme Court 19. 1. 2007 n.1183: „Disciplinska i kaznena funkcija, tipična za isplatu kaznenih šteta suprotna je osnovnim principima nacionalnog prava koji se primenjuje na građansku odgovornost jedino u meri u kojoj štetne radnje onemogućavaju oštećeno lice da nadoknadi pun iznos štete."

[47] Čl. 3, teritorijalno proširenje pokrića iz ANIA Reference Policy 2009: „Osiguranje se primenjuje na proizvode proizvođača koji je istovremeno osiguranik, a koje je proizvode u promet stavio osiguranik na teritorijama bilo koje države, osim SAD, Kanade i Meksika i bez obzira gde šteta nastane."

[48] *JP Morgan Sec. Inc. v Vigilant Ins Co, 992 NE2d 1076 (New York 2013); Am Int'l Specialty Ins Co v Res-Car Inc, 529 F3d 649 (5th Cir Texas 2008); PPG Indus Inc v Transamerica Ins Co,975 P2d 652 (California 1999); Regent Ins Co v Strausser Enter Inc, 902 F Supp 2d 628 (ED Pennsylvania 2012); Lira v Shelter Ins Co, 913 P2d 514 (Colorado 1996); Certain Underwriters at Lloyd's of London v Pacific Southwest Airlines Inc, 786 F Supp 867, 872 (CD California 1992).*

[49] ABC, International Products Liability Policy - War, Hijacking and other Perils Exclusion Clause (Aviation) and Articles 6 and 7 of the 2009 ANIAS reference policy cit.

[50] ABC, International Products Liability Policy.

[51] Clause RcProd.Aer n.2 – 2009 ANIA reference policy cit.

[52] *Economy Premier Assurance Co. v. Western National Mutual Insurance Co.*, A13-0621 Minn. App. 11/25/2013.

Građanskog zakonika prilikom tumačenja ove vrste klauzule u korist osiguranika. Očigledno je da što je jasnija formulacija isključenja, manja je mogućnost da se klauzula tumači na način koji je nepovoljan za osiguravača, koji tim klauzulama želi da ograniči preuzeti rizik.

6. OSTALE VRSTE ŠTETA KOJE SE NADOKNAĐUJU

Pored telesnih povreda i štete na imovini trećih lica o kojima je bilo reči u prethodnim poglavljima, britanski i američki uslovi osiguranja, kao i u italijanski, poznaju dodatne forme šteta koje se nadoknađuju, iako primenom različitih pravila.

Posebna vrsta štete koja se nadoknađuje, kao što je prethodno navedeno, predstavlja trošak *povlačenja* proizvoda, tj. povlačenja proizvoda sa greškom sa tržišta. U tom smislu, neophodno je posebnim ugovaranjem proširiti osiguranje i na tu vrstu štete, jer se ne nalazi u standardnom pokriću po opštim uslovima osiguranja. U američkim uslovima osiguranja *ABC*, ovo proširenje obuhvata i nadoknadu procenta troškova koje je imao osiguranik zbog povlačenja proizvoda koji je posledica mere izrečene od strane nadležnog organa.[53] Ugovorna odredba *AVN 98* koristi slične pojmove i pruža nadoknadu 90% troškova koje je imao ili koji su učinjeni u korist osiguranika.[54] U italijanskoj praksi osiguranja, međutim, ova vrsta rizika po pravilu nije osigurana, jer su troškovi povlačenja proizvoda sa tržišta obično veoma visoki i često se teži njihovom isključenju iz pokrića.

Pored toga, čak i u slučaju pokrića štete *na zemlji* u gore pomenutim opštim uslovima osiguranja, postoje određena isključenja. Kada je reč o osiguranju letelice koja je zaustavljena izricanjem privremene mere (što je poznato kao *prizemljenje*), uslovi *AVN 98* predviđaju sledeće isključenje: „a) gubitak upotrebe bilo koje letelice nastao tokom održavanja, rutinskog servisiranja ili izmene ili tokom sprovođenja izmena u druge svrhe a ne u vezi sa prizemljenjem; b) gubitak upotrebe bilo koje vojne letelice; c) gubitak upotrebe svemirskih vozila ili satelitsko lansirno vozilo; d) sve letelice pošto ih označi proizvođač ili njihovo uklanjanje sa svih letova zbog povlačenja sertifikata o vazdušnoj plovidbenosti zbog dostizanja ili prekoračenja bezbednog operativnog veka letelice na osnovu naredbe Agencije za civilno vazduhoplovstvo Ujedinjenog kraljevstva ili Savezne uprave za avijaciju SAD ili nekog drugog sličnog organa."[55]

Uslovi osiguranja SAD i Velike Britanije predviđaju potpunu nadoknadu pravnih troškova odbrane osiguranika, za razliku od Italije gde se ovi troškovi nadoknađuju do četvrtine sume osiguranja u skladu sa odredbama trećeg podstava čl. 1917 Građanskog zakonika. Sa druge strane, isti čl. 1917 određuje da u slučaju da taj iznos premašuje sumu osiguranja, pravni troškovi odbrane se dele između osiguravača i osiguranika u srazmeri njihovog interesa. Čini se jasnim da u sistemima u SAD i Velikoj Britaniji osiguravač se oseća izloženim pravnim troškovima odbrane, koji nisu određeni u trenutku zaključenja ugovora, niti osiguravač ima koristi od mehanizama kao što su oni iz čl. 1917 italijanskog Građanskog zakonika, što za posledicu ima da nepostojanje takvog mehanizma može da dovede do gorkih iznenađenja.

U italijanskom sistemu, najnovija sudska praksa je ustanovila da, kada je reč o osiguranju građanske odgovornosti, odbrana osiguranika u postupcima koje je pokrenulo oštećeno lice, sprovodi se takođe u interesu osiguravača[56], što ima za cilj objektivnu i nepristrasnu proveru obaveze na isplatu nadoknade štete. Iz tog razloga, čak i kada presuda ne priznaje pravo na bilo kakvu nadoknadu oštećeniku, osiguravač ima obavezu da snosi pravne troškove odbrane osiguranika do limita propisanih čl. 1917, podstav 3 Građanskog zakonika.[57]

7. ODGOVORNOST ZA PROIZVOD AVIJACIJE – STRANE U UGOVORU O OSIGURANJU

Po pravilu, osiguranik je proizvođač stvari za industriju avijacije. Upotreba takvih proizvoda može da prouzrokuje štetu trećim licima za koje se odgovornost može pripisati proizvođaču. Treća lica zato imaju pravo na nadoknadu štete nastalu iz mana osiguranikovih proizvoda i / ili trećih lica koja postupaju u ime osiguranika, koja je posledica greške ili nepažnje u vezi sa instaliranjem, ugradnjom, regeneracijom, popravkom ili

[53] „Ovo osiguranje se proširuje na nadoknadu osiguraniku 90% troškova koje je imao ili koje su u njegovo ime učinila druga lica zbog povlačenja proizvoda avijacije prema Prinudnoj naredbi Savezne uprave letenja SAD, Evropske agencije za bezbednost letenja ili slične agencije za vazduhoplovnu plovidbenost izdatu tokom perioda osiguranja zbog greške koja postoji, na koju se posumnja ili koja nije dokazana, grešku ili stanje u proizvodu avijacije" (ABC – Products liability policy – Aircraft products recall extension).

[54] AVN 98, Aviation Products, Grounding and Other Aviation Liabilities Insurance, Aviation Products Recall Extension.

[55] AVN 98, Aviation Products, Grounding and Other Aviation Liabilities Insurance, Section One, Coverage B, Exclusions Applicable to Coverage B.

[56] Kao što je detaljnije objašnjeno u daljim izlaganjima, u nekim pravnim sistemima oštećeno treće lice može da pokrene direktnu tužbu protiv osiguravača.

[57] Italian Supreme Court n.19176/2014.

održavanjem proizvoda dizajniranih i / ili proizvedenih od strane osiguranika i / ili drugih lica.

Može da se desi da ova vrsta odgovornosti, takođe, utiče na prodavce aeronautičkih proizvoda. U slučaju pada aviona koji dovede do smrti vlasnika i pilota ultralakog aviona na primer, Apelacioni sud Barselone, primenjujući špansko pravo o odgovornosti za proizvode sa greškom, prihvatio je postojanje odgovornosti uvoznika letelice. Osim toga, sud je uvozniku pripisao ulogu proizvođača u smislu Direktive 85/374/EC, iako on nije proizveo letelicu, već je samo uvezao iz države (Poljska) koja u vreme uvoza još nije bila članica EU i zato nije mogao da se smatra njenim proizvođačem na kojeg bi se mogle primeniti sankcije po toj Direktivi.[58] Zato je na uvoznika primenjena ista odgovornost, kao i za proizvođača da bi se potrošač zaštitio od pretrpljene štete.

Osiguravjuće pokriće se, uz povećanje premije osiguranja, uobičajeno proširuje na ogranke firmi koji imaju položaj osiguranikovih podugovarača. *Obrazac ponude* iz američkih uslova osiguranja *ABC* na primer, nalaže osiguraniku da prijavi postojanje ogranaka i vrstu proizvoda koje oni proizvode i prodaju.[59]

Kada je reč o poslovima održavanja, italijanski propisi predviđaju obavezno osiguranje od odgovornosti za proizvod za delatnost održavanja ili popravke letelice posle povratka operateru. To znači da praksa osiguranja uzima u obzir složenost predmetnog sektora, pa se zato pored proizvođača u pokriću pojavljuje i pružalac usluga održavanja. Poslove održavanja, takođe, može obavljati isti proizvođač koji se ugovorom obavezao da pruža te usluge kupcu njegove letelice, što za posledicu ima da polisa osiguranja mora da pokriva i odgovornost za proizvod sa greškom u vezi sa obavljanjem tih poslova.

Slično onome što se dešava u italijanskoj praksi osiguranja, uslovi osiguranja *ABC* sadrže posebne uslove za održavanje i popravku letelice,[60] koji pružaju suštinski isto pokriće kao i opšti uslovi osiguranja od odgovornosti za proizvod. Predmet ove vrste osiguranja je odgovornost koju može da ima kompanija koja pruža usluge održavanja, u smislu redovnog održavanja letelice, motora i delova tokom perioda osiguranja. Ova vrsta pokrića predviđa određeni broj isključenja kada nastanak štetnog događaja predstoji kompaniji za održavanje ili njenim zaposlenima ili pomoćnicima, ali je na snazi za slučaj intervencije nekog trećeg lica u fazi održavanja, kao što je unos podataka ili radnji pilota ili drugih zaposlenih datog avio-prevoznika.

8. TUŽBA PROTIV OSIGURAVAČA

Drugi bitan aspekt osiguranikove tužbe protiv osiguravača tiče se trenutka kada se može podneti tužba. U britanskim i američkim uslovima osiguranja propisuju se uslovi kada osiguranik može da pokrene tužbu protiv osiguravača. Ti uslovi su: da je osiguranik ispunio sve obaveze, da je postojanje odgovornosti i iznos nadoknade utvrđen konačnom presudom, arbitražnom presudom ili sporazumom o poravnanju koji su potpisali osiguranik, osiguravač i oštećeno lice.[61]

Ovo se ne dešava u italijanskom pravnom sistemu, u kojem pravo osiguranika da ga osiguravač obešteti za iznose koje je platio oštećenom licu nije potrebno, za njegovu izvršnost, ugovorno ili sudsko utvrđenje osiguranikove odgovornosti i iznosa nadoknade štete. Umesto toga, potrebno je da isplata oštećenom licu bude izvršena po osnovu, iako nije konačan i ne sadrži to utvrđenje, podobnosti za plaćanje zbog obaveznosti po čl. 1917 italijanskog Građanskog zakonika.[62]

Kad je reč o tužbama koje osiguranik može da podnese protiv osiguravača (kada osiguravač odbije da plati nadoknadu), vredi istaći da tužbeni zahtev može da se podnese i zbog lošeg upravljanja. To se dešava kada osiguravač koji je osigurao građansku odgovornost, prilikom izvršavanja ugovora zaključenog sa ugovaračem o upravljanju odbranom, preduzima procesne i vanprocesne radnje, ali ne na način u skladu sa dužnom pažnjom po zajedničke interese. Prema praksi Vrhovnog suda, nepostupanje sa dužnom pažnjom prilikom izvršavanja ugovora o upravljanju odbranom u sudskom sporu proširuje obavezu povodom odgovornosti osiguravača prema osiguraniku iznad ugovorene sume osiguranja.[63]

---

[58] „Prema čl. 4, st. 2 Zakona 22/1994 (dalje u teksu: Zakon 22/1994), u ugovorene svrhe, uvoznik se definiše kao lice koje, u sklopu svoje poslovne delatnosti, uvozi proizvod u EU radi prodaje, zakupa, lizinga ili neke druge forme prodaje (režim koji, prema istim uslovima, sada uključuje čl. 138 LCU). Koncept u koji se uklapa *Aero Brettsa SL,* uzimajući u obzir da na dan predmetne kupovine, kada je prestao analizirani interes, Poljska nije bila deo EU (Audiencia Provincial de Barcelona, Secciòn 16, sentencia n. 452/2013).

[59] ABC – Application for aircraft products liability insurance.

[60] ABC Aircraft servicers and repairers products and public liability policy

[61] ABC, International Products Liability Policy, Condition 5; AVN 98, General Condition J.

[62] Italian Supreme Court, 30. 12. 2011 n. 3079 5: „U oblasti osiguranja od građanske odgovornosti, osiguranikovo pravo na nadoknadu štete od osiguravača, u skladu sa čl. 1917 Građanskog zakonika, za sume koje je platio oštećenom licu ne zahteva se izvršnost pravnog osnova (ugovora ili presude) u pogledu osiguranikove odgovornosti i ukupnog iznosa nadoknade, već se isplata trećem oštećenom licu mora izvršiti po osnovu, iako nije konačan i ne sadrži to utvrđenje, podobnosti za plaćanje zbog obaveznosti po čl. 1917 italijanskog Građanskog zakonika."

[63] Po ovom pitanju Vrhovni sud je naveo: „Da bi se odredila odgovornost koja je iznad sume osiguranja zbog lošeg

Kada je reč o tužbama koje može da pokrene osiguravač, prva napomena tiče se regresne tužbe protiv osiguranika. Italijanski uslovi osiguranja sadrže na primer, pravo osiguravača da zahteva regres od osiguranika za štete nastale zbog neispunjenih obaveza tokom saradnje u sudskom postupku.

Pored toga, osiguravač koji je isplatio nadoknadu osiguranom oštećenom licu ima pravo subrogacije u skladu sa čl. 1916 italijanskog Građanskog zakonika u prava oštećenog lica na ime nadoknade koju mu je platio. Treći podstav čl. 1916 Građanskog zakonika propisuje da je „osiguranik odgovoran osiguravaču za štetu prouzrokovanu subrogacijom." Često se ponašanje koje predstavlja gubitak prava, propisano trećim podstavom čl. 1916 Građanskog zakonika, precizno definiše u uslovima osiguranja, koji takođe mogu da predvide ograničenje obaveze osiguravača za slučaj pasivnosti ili propusta osiguranika. Međutim, kao što je već istaknuto, to ne može da dovede do gubitka njegovog prava na nadoknadu. Zato, gubitak prava na regresnu tužbu određuje osiguranikovu obavezu da nadoknadi štetu koju pretrpi osiguravač.[64]

Britanski i američki uslovi osiguranja, takođe, propisuju mogućnost da se osiguravač, posle isplate nadoknade, subrogira u prava osiguranika prema trećem licu. Iz tog razloga postoje određene obaveze u pogledu očuvanja prava na subrogaciju i saradnju tokom sudskog postupka.[65]

9. DIREKTNA TUŽBA OŠTEĆENOG LICA PROTIV OSIGURAVAČA

U nekim pravnim sistemima (na primer, Francuskoj i Belgiji) oštećeno lice može direktno da tuži osiguravača građanske odgovornosti.[66] Ta mogućnost ne postoji u Italiji,[67] osim u nekoliko slučajeva. Prema čl. 1015 italijanskog Zakonika o plovidbi, direktna tužba trećeg oštećenog lica predviđena je protiv osiguravača lica odgovornog za prouzrokovanu štetu (tj. vazduhoplovnog operatora).

Da bi utvrdio da li oštećeno lice može da pokrene direktnu tužbu protiv osiguravača, primenjuje se merodavno pravo za vanugovorne obaveze. Važno je podsetiti se da je ESP, radi utvrđivanja merodavnog prava, nedavno doneo odluku da se načini utvrđivanja merodavnog prava moraju primenjivati u skladu sa tzv. Uredbom Rim II, bez obzira na pravo koje su izabrale strane iz ugovora o osiguranju.

ESP je naveo: „Čl. 18 Uredbe (EC) br. 864/2007 Skupštine Evrope i Saveta od 11. jula 2007. godine o merodavnom pravu za vanugovorne obaveze („Rim II"), mora se tumačiti tako da, u situaciji kao na glavnom ročištu, dozvoljava oštećenom licu da pokrene direktnu tužbu protiv osiguravača lica koje je odgovorno za nadoknadu štete, ako je takva tužba neophodna prema merodavnom pravu za vanugovorne obaveze, bez obzira na odredbe merodavnog prava ugovora o osiguranju koje su izabrale ugovorne strane."[68]

Međutim, treba se podsetiti da, kao što je utvrdio ESP, čl. 18 jedino dopušta uvođenje direktne tužbe u slučaju da merodavno pravo za vanugovorne obaveze to dozvoljava. Kao što je istakao Javni pravobranilac EU u svom zaključku, ta odredba ne predstavlja sukob

upravljanja i obaveza osiguravača, nije potrebno da osiguravač ne isplati nadoknadu uprkos činjenici da je odgovornost osiguranika prema oštećenom licu utvrđena i kvantifikovana konačnom presudom ili poravnanjem, ali je dovoljno da je došlo do gore navedenog propusta uprkos odgovornosti osiguranika i činjenici da je iznos štete utvrdio osiguravač primenom obične pažnje i principa savesnosti i poštenja" (Vrhovni sud, 13. 5. 2008 n. 11908).

[64] Genoa Appeal Court 30 November 1999, G.I.C. c. SIAT, Assitalia and Eagle Star, confirmed by the Supreme Court n. 9649/2004 and again in Genoa Court case law 17 April 1990, US and UKwwod Ltd C. Italia Assicurazioni.

[65] AVN 98, General Condition Applicable to All Sections K, ABC Condition 9.

[66] Sa druge strane, kada je reč o ovom pitanju važno je podsetiti se da kada štetni događaj potiče od greške u proizvodu sa međunarodnim elementima, može da dođe u obzir primena Haške konvencije iz 1973. Kao što je propisano u obrazloženju ove konvencije, to se tiče „isključivo prava koje se primenjuje na odgovornost za proizvod u situacijama u kojima lice za koje se tvrdi da je odgovorno nije stavilo proizvod u promet ili pravo na upotrebu proizvoda lica koje je pretrpelo štetu. Konvencija ne reguliše pravosudnu nadležnost ili priznavanje i izvršavanje stranih sudskih odluka donetih u sporu povodom odgovornosti za proizvod." Drugim rečima, konvencija jedino utvrđuje opšta pravila o merodavnom pravu. Upravo je to osnova na kojoj je rodbina žrtava u nesreći kod Uberlingena zasnovala svoju tužbu protiv proizvođača i dizajnera sistema *TCAS* kojim je bio opremljen avion.

[67] Sud Aoste, 15. 10. 2015: „Oštećeno lice koje je u ponudi za osiguranje tražilo pokriće svojih odštetnih zahteva za štete protiv (isključivo) oštećenika, ne može kasnije da zahteva da se društvo za osiguranje proglasi odgovornim za građansku odgovornost odgovornog lica, što predstavlja proširenje osiguravajućeg pokrića koje nije traženo. U stvari, osiguranje od građanske odgovornosti, u skladu sa čl. 1917 Građanskog zakonika, ne može da bude obuhvaćeno ugovorima u korist trećeg lica jer, zbog ugovora, nema direktne i neposredne pravne veze između oštećenog lica i osiguravača, zbog čega je obaveza osiguravača na plaćanje odvojena i nezavisna od obaveze na nadoknadu koju osiguranik ima obavezu da ispuni oštećenom licu, te zato nema ni direktne tužbe protiv osiguravača."

[68] Case C-240/14 Ruling of the Court (First Section) of 9 September 2015 (application for a Court ruling presented by the Landesgetricht Korneuburg – Austria) Eleonore Pruller-frey/ Norbert Brodnik, Axa Versicherung A.G.

prava smatrajući da se materijalno pravo za utvrđivanje ugovornih obaveza osiguravača ili osiguranika vrši na osnovu ugovora o osiguranju.[69] Zato se i dalje na obavezu osiguravača primenjuje pravo koje su izabrale strane i pored činjenice što je osiguranik pokrenuo direktnu tužbu.

Engleski sudovi, kada je reč o direktnoj tužbi, takođe su tvrdili da, ako je to dopušteno merodavnim pravom, oštećeno lice može da pokrene tužbu protiv osiguravača odgovornog lica u državi svog domicila.[70] Ovo je u skladu sa čl. 9 Uredbe (EC) br. 44/2001, sada zamenjene Uredbom (EU) br. 1215/2012. Gore navedena odredba, koja se odnosi na sporove iz ugovora o osiguranju, prema engleskom sudu trebalo bi da se tumači široko kako bi obuhvatila direktne tužbe oštećenih lica protiv društava za osiguranje. Tumačenje engleskog suda se zasniva na određenom broju pitanja, od kojih je najvažnija činjenica koja sprečava oštećeno lice da pokrene direktnu tužbu u državi svog domicila, što bi mu uskratilo zaštitu koja se mora garantovati „slabijoj strani."[71]

10. OSIGURANJE OD ODGOVORNOSTI ZA PROIZVOD I UGOVORI O LIZINGU LETELICA

Kod ugovora o lizingu letelica, u kojima postoji jasno razlikovanje između lica koje daje letelicu u lizing (davalac lizinga) i drugog lica koje koristi letelicu (zakupac), klauzule o osiguranju po kojima firma koja koristi letelicu (zakupac) postaje ugovorna strana u svim ugovorima o osiguranju u skladu sa ugovorom o lizingu, kojime se pored drugih vrsta pokrića pruža i pokriće od odgovornosti prema trećem licu i štete na letelici, uključujući u nekim slučajevima osiguranje od odgovornosti za proizvod.[72] Odredba je, po pravilu, formulisana na sledeći način: „Zakupac ima obavezu da na snazi održava kombinovano vazduhoplovno osiguranje od odgovornosti prema trećim licima za telesne povrede i imovinsku štetu koje nastanu na zemlji, tokom leta ili taksiranja, uključujući i zakonsku odgovornost prema putnicima, odgovornost za teret i odgovornost za proizvod." Ovom klauzulom zakupac ima obavezu da zaključi ugovor o osiguranju radi pokrića odgovornosti za proizvod. Zatim se, po pravilu, u ugovor o osiguranju ubacuje kontrolna klauzula na osnovu izričite odredbe ugovora o lizingu, kojom se utvrđuje obaveza osiguravača da isplati nadoknadu štete davaocu lizinga. U stvari, davalac lizinga je osiguranik koji nosi rizik gubitka proizvoda (Masutti, Scaglione, 2013, 200).

U praksi osiguranja SAD i Velike Britanije ovaj cilj se postiže *dopunom polise*. Međutim, model *dopune* u vezi sa pokrićem iz ugovora o lizingu ne obuhvata i odgovornost za proizvod. Dopunska klauzula *Airline finance/lease contract endorsement AVN 67C*[73] kaže: „Ova

[69] „Čl. 18 Uredbe Rim II ne predstavlja pravilo o sukobu prava u svetlu materijalnog prava koje se primenjuje na određivanje obaveze prema osiguravaču ili odgovornom licu. Ovaj član ima kao isključivu namenu određivanje merodavnog prava, odnosno da li oštećeno lice može direktno da tuži osiguravača a ne obim osiguravačeve obaveze ili obaveze odgovornog lica" (Advocate General's Maciej Szpunar, presented May 20, 2015 in relation to Case C 240/14).

[70] *Keefe v Mapfre Mutualidad Compania De Seguros Y Reaseguros SA and another* [2015] EWCA Civ 598; [2015] WLR (D) 265.

[71] „Preambula br. 13 Uredbe propisuje da u odnosu osiguranja slabija strana treba da bude zaštićena pravilima pravnog sistema koji su povoljniji za njene interese od opštih pravila. Taj princip sadržan je u čl. 9, st. (1), tač. (b), po kojem ugovarač, osiguranik ili korisnik mogu da tuže osiguravača pred sudom mesta svog prebivališta, umesto da ga tuži pred sudom mesta gde osiguravač ima sedište. Oštećeno lice koje ima pravo da pokrene direktnu tužbu protiv osiguravača je u istom položaju kao i ugovarač osiguranja i osiguranik i zato se mora smatrati slabijom stranom kada je reč o njegovom odštetnom zahtevu prema osiguravaču. Ako bi mu se omogućilo da tuži jedino u mestu gde osiguravač, ugovarač, osiguranik ili korisnik imaju prebivalište ili sedište to bi predstavljalo ignorisanje činjenice po kojoj ugovarač, osiguranik i korisnik mogu da pokreću tužbu u sudovima gde imaju prebivalište i to bi bilo suprotno duhu Uredbe (st. 28). Zato, oštećeno lice treba da ima pravo da tuži pred sudom mesta svog prebivališta i čl. 11, st. 2, koji propisuje da se čl. 9 primenjuje na tužbe koje pokrene oštećeno lice direktno protiv osiguravača; nalaže da se čl. 9, st. (1), tač. (b) tumači kao da je pojam „oštećeno lice"dodat kategoriji lica koja imaju pravo da tuže osiguravača pred sudom mesta njihovog sedišta. Jedini uslov koji čl. 11, st. 2 propisuje u vezi sa pravom oštećenog lica da tuži osiguravača u mestu njegovog sedišta je to da se direktna tužba mora tumačiti prema nacionalnom pravu (st. 30)" (*Keefe v Mapfre Mutualidad Compania De Seguros Y Reaseguros SA and another* [2015] EWCA Civ 598; [2015] WLR (D) 265).

[72] Ono što je poznato kao *Airline Finance / Lease Contract Endorsement* AVN 67B, uvedena 1993. godine kao izmena prethodne klauzule *AVN 67A*, imala je za cilj da uvede međunarodni standard o finansijskom lizingu letelica, kako bi se prevazišlo nepostojanje jednoobraznosti u sektoru osiguranja u vezi sa lizingom letelica.

[73] *AVN67C* je doneta radi garantovanja nastavka osiguranja u vezi sa interesima banaka i / ili zakupaca na maksimalno trideset dana posle isteka ili ranijeg prestanka lizinga, pod uslovom da avio-prevoznik ostane obavezan da osigura letelicu. Klauzula potvrđuje da se pokriće za kasko od ratnih rizika može otkazati uz sedmodnevni otkazni rok, ali rok za slanje obaveštenja osiguravač ne može skratiti na „kraći rok koji je predviđen običajima", kao što je to bio slučaj sa prethodnom klauzulom *AVN67B*. Ovom klauzulom je propisano da propust avio-prevoznika da vrati letelicu po isteku ili ranijem prestanku lizinga ne predstavlja osigurani rizik krađe letelice. Njom se pruža proširenje pokrića odgovornosti u korist finansijera za odštetne zahteve pilota i posade zaposlenih kod avio-prevoznika, koji se tretiraju kao da su putnici. Konačno, *AVN67C* pojašnjava da pokriće ne važi za finansijere u vezi sa odštetnim zahtevima koji nastanu njihovom zakonskom odgovornošću „proizvođača pružaoca usluga održavanja, popravki ili drugih poslovnih aktivnosti u vezi sa opremom."

dopunska klauzula ne pruža pokriće u korist nijedne ugovorne strane za odštetne zahteve nastale zbog njihove zakonske odgovornosti proizvođača ili pružaoca usluga održavanja, popravki ili drugih poslovnih aktivnosti na Opremi."[107] Da bi se obezbedila, za svaki slučaj, usklađenost sa gore navedenim odredbama o odgovornosti za proizvod, ugovori o lizingu letelica predviđaju završnu klauzulu koja uobičajeno glasi: „Bez obzira na bilo koju suprotnu odredbu iz ovog člana, davalac lizinga prihvata uslove klauzule *AVN 67B* (Airline Finance / Lease Contract endorsement) ako je dopunska klauzula suprotna uslovima ovog lizinga i pod uslovom da je dopunska klauzula uobičajena na londonskom tržištu osiguranja komercijalnih putničkih avio-prevoznika."[108] Pre uvođenja navedene izmene, neke presude, prema globalnom tumačenju relevantnih uslova priznavale su da „polisa mora da se čita sama za sebe, pri čemu razumno tumačena isključenja ne obuhvataju nepažljivo poveravanje, popravku ili obuku, kao ni odgovornost za proizvod."

11. ZAKLJUČCI

Složenost osiguranja od odgovornosti za aeronautički proizvod sa greškom i visok nivo rizika sektora vazduhoplovnog transporta doveo je do uspostavljanja visoko specijalizovanog tržišta osiguranja. To tržište karakterišu principi zajednički za praksu osiguranja u SAD, Velikoj Britaniji i Italiji. Tržište na kojem posluju društva za osiguranje karakteriše kontinuirano unapređivanje poslovnog okruženja i tehničkih inovacija koje su omogućile smanjenje nesreća u vazdušnom saobraćaju. Međutim, videli smo da tehnologije donose nove ranjivosti zbog upotrebe novih uređaja, kao i povećanja regulisanosti ovog sektora. To je dovelo do izgradnje dodatnih pretpostavki odgovornosti i nadoknadive štete.

Evropa se sada suočava sa novim izazovom nastalim inicijativom Jedinstvenog evropskog neba (SES-SESAR) koji ima za cilj unapređenje integracije i efikasnosti upravljanja vazdušnim saobraćajem, poboljšanje usluga vazduhoplovne navigacije i povećanje bezbednosti. Zbog toga je neophodno revidirati praksu osiguranja zbog Jedinstvenog evropskog neba i uvođenja novih tehnologija. Pored ostalih rizika koje tržište osiguranja treba da ima u vidu izvesno mora da uzme u obzir i ljudski faktor, koji je i dalje glavni uzrok aeronautičkih nesreća, uključujući i one usled odgovornosti za proizvod kada se radi o dizajnu i instaliranju delova vazduhoplova. Zbog toga će biti interesantno istražiti da li će razvoj Jedinstvenog evropskog neba doprineti ne samo sprečavanju vazduhoplovnih nesreća, već i da li će se razviti novi način zaštite sektora avijacije, uključujući i usluge osiguranja sa ciljem da osiguravači ponude konkurentne uslove osiguranja prilagođene budućim tehnološkim promenama.

Preveo: prof. dr Slobodan Jovanović,
e-mail: nsbob@sezampro.rs

Anna MASUTTI, LLD
Bologna University

Aviation product lability insurance in US, UK, and Italian law systems

UDC: 368:623.746.12(73+410+450)
Scientific debate

SUMMARY

The complexity of the insurance liability from defective aeronautical product and the high-risk level of the air transport sector imply a highly specialized insurance market. This market is characterized by principles common to the US, UK and Italian insurance practices.

The market in which insurance companies operate is characterized by continuous operating improvements and technical innovations that have allowed a reduction of aviation accidents. However, we have seen that the technologies bring new vulnerabilities due to new devices, as well as by the increasing regulation of the sector. This led to the configuration of further assumptions of liability and reimbursable damage.

Europe is now facing a new challenge with the initiative of the Single European Sky (SES-SESAR) aiming to improve the integration and efficiency of

[107] Čl. 2, st. 3 Airline finance/lease contract endorsement, AVN 67C.

[108] *State Farm Fire & Casualty Co. v. Keenan,* Civ. Nos. 69854, B008269, B008131, Court of Appeal of California, Second Appellate District, Division Four, 171 Cal. App. 3d 1; 216 Cal. Rptr. 318; 1985 Cal. App. LEXIS 2374, July 23, 1985.

air traffic management, step up the air navigation services and increase safety. Therefore, the insurance practice should be re-evaluated in the light of SES and the introduction of new technologies. Among the risk factors that the insurance market will have to take into account there is certainly the human factor, which is still a major cause of aeronautical accidents, including those due to product liability, at least with regard to the design and installation of aircraft components.

Therefore, it will be interesting to examine whether the development of SES will contribute not only to prevent aircraft accidents but also to develop new safeguards to protect the aviation sector, including the insurance services, allowing insurers to offer competitive policies appropriate for the future technological changes.

Key words: product liability, insurance, direct action, occurrence

LITERATURA (*REFERENCES*)

Allianz Global Corporate & Specialty.*Global Aviation Safety Study 2014*, from *www.agcs.allianz.com (visiting date: 14th April 2017).*

Dempsey P. S. (2004).*European Aviation Law*. Kluwer Law International.

Kusters R., Sethsson R., Masutti A. (2015). Automation and Product Liability Insurance, *Marine Aviation & Transport Insurance Review*, 3, 15-26.

Giemulla E. M., Weber L. (2011). *International and EU Aviation Law – Selected Issues*.The Netherlands: Wolters Kluwer Law & Business.

Masutti, A. (2009). *Il diritto aeronautico Lezioni, casi e materiali, Seconda edizione*.Torino: G. Giappichelli Editore.

Masutti A.; Scaglione V. (2013). *Il leasing di aeromobile*, in *I contratti del trasporto*. Torino: Zanichelli Editore.

Posner, K.B., Marland T., Chrystal P. (2014). *Margo on Aviation Insurance.* UK: LexisNexis.

Rossetti, M. (2012). *Il Diritto delle Assicurazioni,* Vol. II, *Le assicurazioni contro i danni.* Padova.

Tullio, L. (2009). *Nuovi profili di responsabilità e di assicurazione nel diritto aeronautico*. Roma: Università di Roma La Sapienza - Dipartimento di Scienze Giuridiche.

Wells, A.T., Chadbourne B.D. (2007). *Introduction to Aviation Insurance and Risk Management.* Krieger Publishing Company.

Rodrigues, C.C., Cusick S.K. (2011). *Commercial Aviation Safety, (Mechanical Engineering)*. McGraw-Hill Education.

Clarke, M.A., Leloudas G. (2016). *Air Cargo Insurance.* Informa Law from Routledge.

Fobe, J.M. (2009). *Aviation Products Liability and Insurance in the EU (Aviation Law and Policy Series)*. Kluwer Law International.

Douglas, J. (2016). *General Aviation: Liability Insurance Issues and Mitigation of Safety Risks.* Nova Science Publishers, Inc.

Tompkins, Jr. G. (2010).*Liability Rules to International Air Transportation as Developed by the Courts in the United States: From Warsaw 1929 to Montreal 1999 (Aviation Law and Policy Series)*. Kluwer Law International.

Hodgkinson, D., Johnston R. (2016). International Air Carrier Liability: Safety and Security. Informa Law from Routledge.

Fontoh, N. (2011). *Liabilities Generated by Aircraft Lease Contracts: Legal Implications of Aircraft lease Contracts. Rights and Obligations of Lessor and Lessee and Applicable Law*. LAP LAMBERT Academic Publishing.