

## ODGOVORNOST ZRAČNOG VOZARA PREMA GUATEMALSKOM PROTOKOLU 1971.

(Komentar)

### Uvodne napomene

Varšavska konvencija o izjednačavanju odredjenih pravila u medjunarodnom zračnom prijevozu od 1929. regulirala je svojim odredbama prijevoz putnika, prtljage i robe. Ona je značila za vrijeme u kojem je stvorena veliki korak naprijed u pravnom reguliranju komercijalne avijacije koja se tek nalazila u svom povoju. Uvodeći presumiranu križnju kao temelj odgovornosti i ograničavajući odgovornost zračnog vozara njezini stvaraoci nisu samo načinili medjunarodni sporazum koji je bio prihvaćen gotovo u čitavom svijetu, nego su njome i stvorili model po kojem su se stvarala pojedina nacionalna zakonodavstva. Prvu značajniju izmjenu pretrpjela je Varšavska konvencija Haškim protokolom 1955. koji je povisio za 100% odgovornost zračnog vozara za smrt i tjelesne povrede putnika. Pojednostavnio odredbe o putničkoj karti, prtljažnici i tovarnom listu, i dao novu definiciju radnji koje dovode do neograničene odgovornosti zračnog vozara.<sup>1/</sup>

Sjedinjene Američke Države, u kojima se nalazi i najveći broj zračnih vozara u svijetu, bile su ratificirale Varšavsku konvenciju, no nisu pristupile Haškom protokolu smatrajući preniskom granicu vozarove odgovornosti. Praksa američkih sudova pronalazila je u medjuvremenu niz načina kako da zaobidje propise Varšavske konvencije i ustanovi neograničenu

1/ Jugoslavija je ratificirala Varšavsku konvenciju i Haški protokol. Tekstove Konvencije i Protokola s komentarom vidi u: Medjunarodni transport, 1, 1959.

odgovornost zračnog vozara.<sup>2/</sup> Konačno su SAD notificirale Poljskoj vladu, depozitari Varšavske konvencije, da ju otakazuju 15.V 1966. U skladu s pravom pojedinih država u SAD, zračni vozari su nakon toga datuma odgovarali za štete koje se dese tokom prijevoza bez ograničenja i bez krvnje prema načelu izraženom u američkoj sudskoj praksi prema pravilu "res ipsa loquitur". Pod takovim okolnostima Udruženje zračnih vozara (IATA) s Upravom za civilnu zračnu plovidbu u Washingtonu organizira posebni sastanak na kojem u Montrealu glavni zračni vozari SAD i ostalog svijeta donose 13.V 1966. tzv. Montrealski sporazum kojim se određuje da zračni vozar odgovara za smrt i tjelesne povrede putnika na temelju kauzaliteta, a njegova je odgovornost ograničena na 58.000 amer. dolara, odnosno 75.000 amer. dolara po putniku, zavisno od toga da li su ili ne uključeni u tu svotu sudski i advokatski troškovi.<sup>3/</sup> Iako je Montrealski sporazum predstavljao flagrantno kršenje odredaba Varšavske konvencije, on je prihvaćen od većine zračnih kompanija.<sup>4/</sup> Budući da taj sporazum nije donesen kao privremena mјera, nego kao trajno rješenje, Pravni odbor ICAO izradjuje nacrt revizije Varšavske konvencije i podnosi ga Diplomatskoj konferenciji u Guatimali. Kao rezultat toga rada načinjen je novi tzv. Guatemalski protokol, koji mijenja odredbe Varšavske konvencije i Haškog

2/ Vidi o tome R. Mankiewicz, The Judicial Diversification of Uniform Private Law Conventions, The International and Comparative Law Quarterly, Oct. 1972, str.718-757.

3/ O tome pobliže vidi R. Mankiewicz, Le statut de l'arrangement de Montréal (mai 1966) et la décision du Civil Aeronautics Board du 13 mai 1966 concernant la responsabilité de certains transporteurs aériens à l'égard de leur passagers, Revue Française de droit aériens, No.4, 1967, str.1-30.

4/ I JAT je pristupio Montrealskom sporazumu i uvrstio njegove odredbe u uvjete svoje putničke karte.

protokola, a koji je potpisani 8.III 1971.<sup>5/</sup>

#### Naziv novog Protokola

Kako iz samog naslova novog Protokola proizlazi on se odnosi na Varšavsku konvenciju iz 1929, ali kako je izmijenjena Haškim protokolom iz 1955. Prema tome sve države koje budu ratificirale Guatemalski protokol, preuzet će, časom njegovog stupanja na snagu, i tekst Varšavske konvencije u redakciji Haškog protokola.

#### Promjene u putničkoj karti i prtljažnici

U Haškom protokolu čl.3. i 4. Varšavske konvencije bili su izmijenjeni u smislu da je putnička karta i prtljažnica (ukoliko nije bila spojena s putničkom kartom) trebala sadržavati i napomenu (avis) o ograničenju odgovornosti prema Varšavskoj konvenciji, a vozar je odgovarao neograničeno ukoliko je dopustio da se putnik ukrca bez karte ili ako ona nije sadržavala takovu napomenu.

Američki sudovi u jednom slučaju (Lisi c/a Alitalia) odbili su primjenu ograničenja odgovornosti prema Varšavskoj konvenciji, jer je napomena na putničkoj karti bila pisana vrlo malim ("liliputanskim") slovima, pa je putnik nije mogao pročitati. U drugom slučaju (Mertens c/a Flying Tigers) putniku je uručena karta tek u avionu, pa je američki sud zaključio da se on ukrcao bez karte i odbio primjenu ograničenja odgovornosti iz Varšavske konvencije. S ciljem da spriječi takove ili slične sudske odluke, Guatemalski protokol briše odredbe Haškog protokola u vezi s čl. 3. i 4. koji dopuštaju neograničenu odgovornost vozara. Takodjer se u novom Protokolu ispušta potreba unošenja napomene u putničku kartu i prtljažnicu.

---

5/ Vidi opširniji prikaz B. Jakaša, Guatemalski protokol, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 4, 1971, str.429-442.

Nova stilizacija čl.II i III (čl. 3. i 4.) uzima u obzir grupna putovanja učestala u posljednje vrijeme, a koja se organiziraju preko turističkih agencija, pa je predviđela izdavanje osim pojedinačne i "skupne putničke karte".

Zanimljivo je takodjer da st. 2, čl.3. i 4. govori o "drugim sredstvima" (other means- tout autre moyen) koja sadržavaju podatke iz st.1, čl. 3. i 4. Ovdje se bez sumnje vodilo računa o modernom izdavanju putničkih karata i prtljažnica pomoću automatskih registarskih mašina. U st.3, čl. 3. i 4. još se jednom naglašava želja sastavljača Protokola da formalni nedostaci putničke karte ili prtljažnice ne bi mogli ni pod kojim uvjetima dovesti do neograničene odgovornosti zračnog vozara.

#### Odgovornost zračnog vozara na temelju kauzaliteta

Odgovornost vozara prema Varšavskoj konvenciji bila je, usprkos nejasne stilizacije, utemeljena na načelu pretpostavljene krivnje.<sup>6/</sup> Već je na Haškoj konferenciji 1955, a nakon toga na mnogim sastancima ICAO bilo predlagano da se uvede odgovornost zračnog vozara na temelju kauzaliteta tj. bez krivnje. Glavni argumenat za ograničenu kauzalnu odgovornost bio je da se uklone dugotrajne sudske rasprave koje su često bile razvlačene unakrsnim ispitivanjima (cross examining) pilota i članova posade koji su bili pozivani kao svjedoci. Takav postupak zahtijevao je i velike troškove za ispitivanje ostataka zrakoplova i za skupe ekspertize. Često su rasprave trajale godinama, jer su tužitelji činili sve moguće napore da dokažu kako su vozar i osobe kojima se on u svom poslovanju služio djelovale na takav

6/ O dilemama u interpretaciji vidi B. Jakaša, Kopneno i zračno saobraćajno pravo, Zagreb 1969, str.443 i dalje.

način koji bi imao za posljedicu neograničenu odgovornost prema čl. 25 Varšavske konvencije i čl. 25 A Haškog protokola. U isto vrijeme i vozar je nastojao da izbjegne ili smanji svoju odgovornost dokazujući uz pomoć svojih stručnjaka i svjedoka da su on i osobe kojima se služio poduzeli sve potrebne mjere da spriječe štetu, ili da je bilo nemoguće poduzeti takove mjere (vidi čl.20 Varšavske konvencije). Na konferenciji u Guatimali odlučeno je da se usvoji režim kauzalne odgovornosti za smrt i tjelesne povrede putnika. Uz to su se zemlje ugovornice obvezale da će vozar po istom načelu kauzaliteta odgovarati i za štete na prtljazi i to bez obzira da li se radi o registriranoj ili neregistriranoj (ručnoj) prtljazi putnika. Čl.IV (čl.17, st.1, 2 i 3).

Na pitanje da li se vozar može oslobođiti svoje odgovornosti u slučaju da šteta nastane kao posljedica "više si le" odgovorenje negativno. Guatemalski protokol poznae samo dva slučaja oslobođenja odgovornosti vozara: ako je do štete došlo isključivo zbog zdravstvenog stanja putnika (čl. 17, st.1 na kraju) ili ako je šteta nastala putnikovom krivnjom (čl.21). Vozar se može ekskulpirati svoje odgovornosti za štete na prtljazi, ako dokaze da je ona nastala zbog unutrašnjeg nedostatka, kvaliteta, ili mane prtljage (čl.17, st.2).

#### Odgovornost zračnog vozara na temelju pretpostavljene krivnje

Guatemalski protokol je u svojim odredbama čl.VI (čl. 20) ipak zadržao i vozarovu odgovornost na temelju pretpostavljene krivnje i to u dva slučaja: vozar će tako odgovarati za štete kod zakašnjenja u prijevozu putnika i prtljage (čl. 20, st.1) i za prijevoz tereta (čl.20, st.2).

#### Ograničenje odgovornosti zračnog vozara

Guatemalski protokol zadržao je načelo ograničene vozrove odgovornosti, i odredio maksimalne svote izražene u tzv.

zlatnim Poincaré francima. Vrijednost takovog franka iznosi 65,5 miligrama zlata čistoće 900/1000. Računalo se da 1 američki dolar iznosi 15 Poincaré franaka. Međutim nakon posljednjih devalvacija dolara i porasta svjetskih cijena zlata nije moguće pobliže odrediti taj odnos. (Radi lakše predodžbe pojedinih iznosa u Poincaré francima zadržat ćemo na ovome mjestu danas već nerealni odnos 1:15.)

Varšavska konvencija predviđjela je ograničenje odgovornosti za smrt i tjelesne povrede putnika u iznosu od 125.000 franaka (8.300 dol.) Haški protokol je tu granicu povisio na 250.000 franaka (16.600 dol.), a Montrealski sporazum odredio je kao granicu 75.000 dolara. Guatemalski protokol predviđa kao krajnju granicu vozarove odgovornoštiti sumu od 1.500.000 (100.000 dol.) po putniku (vidi novi čl.VIII /čl.22, st.1/). U istome članku novi Protokol određuje, ukoliko se naknada dosudi u obliku rente, da njezina glavnica ne može prijeći tu svetu ograničenja.

Ni Varšavska konvencija, ni Haški protokol nisu predviđali nikakvu granicu vozarove odgovornosti za slučaj štete od zakašnjenja. Dodajući u čl.VIII (čl.22, st.1 novi odjeljak b), Guatemalski protokol predviđa maksimum odgovornosti za zakašnjenje u prijevozu putnika u iznosu od 62.500 franaka (4.160 dolara). Mislimo da se odgovornost za zakašnjenje ne bi mogla kumulirati sa sumom ograničenja odgovornosti za smrt i tjelesne povrede putnika.<sup>7/</sup>

---

7/ Vidi drugačije stajalište kod B. Jakaše, Guatemalski protokol, op. cit. str. 438.

Varšavska konvencija i Haški protokol pravili su razliku u vozarovoj odgovornosti za registriranu i neregistriranu (ručnu) prtljagu putnikovu. Kad je za registriranu prtljagu vozarova odgovornost bila ograničena na 250 franaka (16,5 dol.) po kilogramu, za ručnu prtljagu, dakle za predmete koji ostaju na čuvanju kod putnika, bila je vozarova odgovornost ograničena na 5.000 franaka (333 dol.) po putniku. Guatemalski je protokol, kako smo već spomenuli, izjednačio registriranu i ručnu prtljagu, i za obje vrsti odredio, u slučaju njihovoga uništenja, gubitka, oštećenja, ili zakašnjenja, granicu odgovornosti u iznosu od 15.000 franaka (1.000 dol.) po putniku.

Za prijevoz tereta zrakom zadržano je ograničenje vozarove odgovornosti od 250 franaka po kilogramu, a također je ostavljena mogućnost pošiljaocu da poveća tu odgovornost, ako prilikom predaje pošiljke navede njenu veću vrijednost i platiti veću vozarinu.

Načelo fiksne granice odgovornosti u slučaju štete zbog smrti ili tjelesne povrede putnika

Jedno od osnovnih načela Guatemalskog protokola je utvrđivanje fiksne granice vozarove odgovornosti u slučaju smrti ili tjelesne povrede putnika. Naime svota ogranicenja odgovornosti od 1.500.000 franaka određena u čl.VIII (čl.22, st.1) predstavlja maksimum iznad kojega vozar ni u kojem slučaju neće odgovarati. Da bi to načelo dosljedno proveli, sastavljači Guatemalskog protokola izmijenili su čl.22, 24, 25, 25 A, 3 i 4 dosadašnje Varšavske konvencije i Haškog protokola.<sup>8/</sup>

8/ O problemu fiksne granice odgovornosti vidi detaljnije obrazloženje kod R.Mankiewicz, The 1971 Protocol of Guatemala City to amend the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, The Indian Journal of International Law, No.4, 1971, str. 578 i dalje, te od istoga autora Le Protocole de Guatemala du 8 mars 1971 portant modifications de la Convention de Varsovie, Revue Française de Droit Aerien, str.14 i dalje.

Član 22, st.1 nadopunjen je u Guatemalskom protokolu slovom a) u kojem se kaže da je vozarova odgovornost ograničena na "ukupnost podnijetih zahtjeva iz bilo kojeg naslova".

Član 24 Varšavske konvencije, koji nije bio izmijenjen Haškim protokolom odredjivao je da zahtjev za naknadu štete "iz bilo kojeg naslova" (however founded - à quelque titre que ce soit) može biti podnijet jedino u skladu s uvjetima i ograničenjima postavljenim u toj Konvenciji, tj. ako je postojala ugovorna odgovornost, onda tužitelj ne može tužiti vanugovorno i obratno. Ta odredba zadržana je i u Guatemalskom protokolu, ali samo za prijevoz tereta. Guatemalski protokol nadodaje za prijevoz putnika i prtljage još slijedeće riječi: "bilo na ovoj Konvenciji, ili na ugovoru ili vanugovornoj odgovornosti i drugičije". Kakovo je značenje riječi "drugičije"? Tu riječ treba svakako tumačiti restriktivno. Vozar neće ni u kojem slučaju odgovarati preko svote ograničenja od 1,500.000 franaka za putnika. Naime moglo bi se prema odredbama pojedinih nacionalnih zakonodavstava desiti da poslodavac ima pravo na tužbu zbog smrti ili tjelesne povrede svoga posloprimca, ili da spasavalac traži nagradu za spasavanje ili slično. Takovi sporovi izlaze iz okvira odnosa zračnog vozara i njegove protustrandice. Guatemalski protokol nema za cilj da proširi krug osoba koje imaju pravo na odštetni zahtjev izvan kruge putnika i njihovih osobnih sljednika (ayants droit). U želji da spriječe eventualne inventivne sudove koji bi željeli pronaći nove putove da zaobidju odredbe Konvencije, sastavljači Guatemalskog protokola nadodali su u čl.24, st.2 na kraju "Ta ograničenja odgovornosti čine maksimum ograničenja i ne mogu biti veća, bez obzira na okolnosti iz kojih proistječe odgovornost". (Potcrtao pisac - maximum limits and may not be exceeded - constituent un maximum et sont infranchissables.)

Član 25 Varšavske konvencije koji je izmijenjen u Haškom protokolu i čl.25 A Haškog protokola koji je odredjivao da će vozar i osobe kojima se on služi odgovarati neograničeno, ako je šteta proizišla "iz čina ili propusta učinjenog s namjerom da se šteta prouzrokuje, ili bezobzirno i sa znanjem da će šteta vjerojatno nastati" vrijedili su i za prijevoz putnika, prtljage i tereta. Prema Guatemalskom protokolu oni su izmijenjeni tako da vrijede samo za prijevoz tereta. Iako je jasna namjera sastavljača Guatemalskog protokola, naime da i u slučaju dolusa vozar može prema putnicima i prtljazi ograničiti svoju odgovornost, čini nam se da će to u praksi biti nespojivo sa zakonodavstvom većine zemalja, kojih će sudovi, pozivajući se na svoj javni poredak, odbiti zahtjev za ograničenje u takovim, iako teško zamislivim, slučajevima.

Već smo naprijed istaknuli da su odredbe čl.3 i 4 koje su dopuštale neograničenu vozarovu odgovornost u slučaju da putniku nije izdana putnička karta, ili kad ona nije sadržavala odredjene napomene, brisane u Guatemalskom protokolu, tako da se i na tome mjestu sačuvalo načelo fiksne granice vozarove odgovornosti.

#### Iznimke od načela fiksne granice odgovornosti

Od dosljedno provedenog načela fiksne odgovornosti u Guatemalskom protokolu ipak postoji dvije iznimke. Prva od njih odnosi se na procesne troškove i advokatske honorare. Prema čl.VIII (čl.22, st.3, sl.c) "Procesni troškovi uključujući advokatske troškove neće se uzimati u obzir kod primjene ograničenja....." Medjutim takvo priznanje troškova dosudit će se samo u slučaju ako tužitelj pismeno obavijesti vozara o kalkulacijama tih troškova, a vozar u roku od 6 mjeseci ili do početka postupka (?) ne učini pismenu ponudu o poravnanju.

Drugo odstupanje od principa fiksne granice odgovornosti predvidjeno je u novom članu XIV (čl.35 A). Naime kad je na konferenciji u Guatemali odredjeni broj država smatrao da je granica vozarove odgovornosti od 1,500.000 franaka previsoka, odnosno da ona znači zapravo neograničenu odgovornost barem što se tiče njihovih gradjana, SAD su smatrali tu granicu niskom, pa su predložile, što je Konferencija i prihvatile, mogućnost da svaka zemlja ugovornica načini svoj vlastiti "sistem dodatne naknade" pod uvjetima novog člana 35 A. Predviđa se da taj "sistem" ne pada na vozarov teret i da se njime ne diraju odredbe samoga Protokola. Ipak država koja na svom području predviđi takav sistem dodatne naknade može tražiti od vozara da uz troškove prijevoza sabire i novčane priloge za funkcioniranje takovog sistema. Prof. Mankiewicz, koji je kao stručnjak za zračno pravo i sam sudjelovao kao predstavnik Kanade kod izrade Guatemalskog protokola, kritizira, u naprijed citiranim raspravama, tu određbu navodeći da bi takva dužnost sabiranja priloga pogadjala sve zračne vozare koji saobraćaju s tom zemljom, pa bi oni, htjeli ne htjeli, postali neka vrsta "sabirača poreza" (tax collectors). Ukoliko bi vozari odbili da sakupljaju priloge za takav sistem, reskirali bi da izgube dozvolu da vrše zračni prijevoz s takovom državom.

U članu 35 A predviđa se također da taj sistem bude nediskriminatoran, tj. na dobrobit svih putnika, a ne samo onih koji su državljeni ili imaju boravište u državi koja donese takove odredbe. Ipak si postavljamo pitanje kako će takav sistem, ako i bude ostvaren, u praksi djelovati.

#### Sudska nadležnost

Prema čl.28 Varšavske konvencije tužba za naknadu šeste mogla se podnijeti samo na području države ugovornice i to bilo pred sudom vozarovog domicila, ili glavnog poslovnog

sjedišta, ili sjedišta gdje je ugovor sklopljen, ili pred sudom mjesta odredišta. Ovakovo sužavanje broja po Konvenciji nadležnih sudova bilo je određeno s ciljem da se spriječi tužitelj da zaobidje uvjete i ograničenja Konvencije podnoseći eventualno tužbu pred sudom mjesta gdje se nezgoda dogodila, a koji bi mogao biti i sud na području države neugovornice, koji tada niti ne bi primjenjivao Konvencijine odredbe.

U želji da omogući svojim gradjanima da vode sporove pred sudovima svoje zemlje, sudska praksa SAD pronalazila je za to putove koji nisu bili u skladu sa čl.28. Tako se je u jednom slučaju (Eck c/a United Arab Airlines), a na osnovi sporazuma IATA da jedna zračna kompanija može prodavati karte i druge kompanije, proglašio nadležnim sud u New Yorku, a nezgoda se dogodila u Egiptu u avionu United Arab Airlines, samo zato jer je putnička karta za taj let bila kupljena u Kaliforniji kod zračne kompanije SAS!

Na konferenciji u Guatimali američka je delegacija predlagala da se dade i nadležnost onome sudu na kojega području tužitelj (koji ne mora biti putnik) ili alternativno putnik, ima svoj domicil. Taj prijedlog je bio odbijen od većine delegacija, a usvojen je novi st.2 u čl.28 u kojemu se za štete putnicima i prtljazi dopušta podizanje tužbe i pred sudom države ugovornice gdje vozar ima svoje poslovno sjedište, ako putnik ima svoj domicil ili stalno boravište na području iste države.

#### Periodično povisivanje granica odgovornosti za smrt i tjelesne povrede putnika

Neprestano povisivanje troškova života i konstantna svjetska inflacija doveli su i na području zračnog prava do neprestanog povisivanja granica odgovornosti za smrt i tjelesne povrede putnika. Od Varšavske konvencije preko Haškog protokola, pa sve do Montrealskog sporazuma i konačno Guatemalskog protokola stalno je rasla suma ograničenja vozarove odgovornosti da

u konačnom tekstu bude fiksirana na 1,500.000 Poincaré francaka. Međutim Sjedinjene Američke Države koje su i bile začetnik svih spomenutih povisivanja suma ograničenja odgovornosti, predlagale su da se i ta svota nakon nekog vremena poveća. Ipak delegati mnogih zemalja u kojima se primjenjuje Varšavska konvencija, a koje su se razlikovale po svom ekonomskom razvoju i socijalnim uvjetima, protivili su se tome prijedlogu. Konačno je ipak prevagnulo stajalište SAD, pa je u Guatemalski protokol uvršten čl.XV (novi čl. 42) koji u dosta nejasnoj stilizaciji regulira automatsko periodično povisivanje granica vozarove odgovornosti za smrt i tjelesne povrede putnika. Prema tome članu svakog 31. prosinca 5. i 10. godine nakon stupanja na snagu Guatemalskog protokola povećat će se granica odgovornosti za smrt i tjelesne povrede putnika za 187.500 franaka (12.500 dolara). Međutim države ugovornice Protokola sastat će se nakon 5-godišnjeg odnosno 10-godišnjeg razdoblja i mogu s 2/3 većinom zaključiti i manje povisivanje granica odgovornosti preko 187.500 franaka, ipak će Konferencija moći odlučiti kako hoće, pa bi mogla (što je dosta nevjerojatno) i povisiti granicu odgovornosti i preko toga iznosa, ali to samo jednoglasno, budući da je 2/3 većina potrebna za manje povisivanje. Ukoliko ne bude 2/3 većine ili jednoglasne odluke, granica odgovornosti povisit će se automatski za 187.500 franaka.

#### Polje primjene Konvencije

U želji da smanje mogućnost sukoba zakona sastavljači Guatemalskog protokola su u čl.XVI odredili da se Varšavska konvencija kako je izmijenjena u Haagu i Guatimali primjenjuje samo na međunarodne prijevoze koji počinju i završavaju na području država ugovornica, ili ako se radi o kružnom putovanju (round trip) koje počinje u državi ugovornici

s jednim ili više mjesto slijetanja u nekoj drugoj državi. Tumačeći taj član zajedno s čl.XVII dolazimo do slijedećih rješenja: Ako je mjesto polaska i odredišta na području države ugovornice Konvencije 1929, a mjesto slijetanja u državi ugovornici Haškog ili Guatemalskog protokola, prijevoz će biti reguliran odredbama Konvencije od 1929; Isti će slučaj biti ako se radi o Konvenciji 1929.u redakciji Haškog protokola, koja će se primijeniti na putovanje koje počinje ili završava u državi ugovornici Guatemalskog protokola.

Iako čl.XVII Guatemalskog protokola određuje: "Između strana ugovornica ovoga protokola Varšavska konvencija kako je izmijenjena u Haagu 1955. i ovim Protokolom, smarat će se i tumačiti zajedno kao jedinstveni instrument i bit će poznata kao Varšavska konvencija izmijenjena u Haagu 1955. i u Guatimali 1971", ipak ostaje činjenica da svaki od ta tri instrumenta ima različito polje primjene. U skladu s čl.1 Konvencije 1929. i čl.XVII i XVI Haškog i Guatemalskog protokola, svaki od tih medjunarodnih sporazuma primjenjuje se samo na medjunarodne prijevoze koji počinju i završavaju u državi ugovornici toga sporazuma. Premda je u Guatemalskom protokolu učinjeno sve da se izbjegnu sukobi zakona, ipak će do njih dolaziti u slučajevima kad se bude radilo o pitanju primjene Konvencije 1929. i obaju Protokola. Te će se situacije znatno pogoršati ukoliko koja država ratificirajući Guatemalski protokol bude u isto vrijeme otkazala Konvenciju 1929. i Haški protokol, ili samo jedan od tih medjunarodnih sporazuma.

#### Finalne klauzule

U finalnim klauzulama Guatemalskog protokola od čl.XVII - XXVI nalazimo odredbe o stupanju na snagu i otkazivanju Protokola, dopuštenim rezervama, u odnosu prema Gvadalajarskoj konvenciji i odredbe o potpisivanju i autentičnim tekstovima.

Po uzoru na Haški protokol 1955. i Guatemalski protokol zahtjeva 30 ratifikacija da bi stupio na snagu. Međutim u želji da Guatemalski protokol postigne univerzalnu primjenu, njegovi sastavljači postavili su još jedan uvjet i to da medju tih 30 država budu i one koje su vodeće u međunarodnom civilnom zrakoplovstvu. Da to ostvare, odredili su da će Protokol stupiti na snagu 90 dana nakon polaganja 30-tog ratifikacionog instrumenta, ali samo pod uvjetom da zrakoplovne kompanije pet od tih 30 država čine 40% cijelokupnog zračnog prijevoza država članica Međunarodne organizacije za civilni saobraćaj (ICAO) iz god. 1970. Raspored međunarodnih linija obračunat će se na osnovi putnik-kilometar prema statistikama 1970. objavljenim od ICAO.

Guatemalski protokol predviđa mogućnost stavljanja samo dviju rezervi na svoj tekst i to na odredbe čl.VIII (čl.22, t.3) da sudovi države koja stavi tu rezervu neće primjenjivati odredbe o procesnim i advokatskim troškovima, i o tome da se odredbe Protokola neće primjenjivati na prijevoz koji budu vršile vojne vlasti kad rezerviraju sav civilni zrakoplov.

Dilemu koja je u krugovima teoretičara i praktičara vladala u pogledu pitanja koji je od vozara odgovoran prema Varšavskoj konvenciji, da li samo onaj s kojim je putnik sklopio ugovor o prijevozu (ugovorni vozar), ili i čarterer ili zakupnik zrakoplova (osoba koja nije ugovorni vozar), odlučila je Gvadalajarska konvencija od 18.IX 1961. izjednačujući oba vozara i primjenjujući i na onoga koji nije ugovorni odredbo Varšavske konvencije. Iz tih razloga i čl. XXV Guatemalskog protokola navodi da će pozivanje na "Varšavsku konvenciju" u Gvadalajarskoj konvenciji značiti ujedno i pozivanje na Varšavsku konvenciju u redakciji Haškog i Guatemalskog protokola.

Autentični tekstovi Guatemalskog protokola bit će engleski, francuski, španjolski i ruski, dakle radni jezici ICAO, kod koje će se i polagati instrumenti o pristupu ovom Protokolu. (Kod Varšavske konvencije i Haškog protokola je depozitar bila Poljska vlada.) U slučaju nesuglasnosti tekstova bit će mjerodavan francuski tekst, dakle jezik na kojem je bila sastavljena i Varšavska konvencija.

#### Zaključak

Pred nama se nalazi novi medjunarodni sporazum, koji bi trebao pridonijeti unifikaciji zračnog transportnog prava. Da li će Guatemalski protokol ispuniti tu svoju funkciju? Danas postoji četiri različita režima koji se primjenjuju na medjunarodni zračni prijevoz: Unutrašnje pravo pojedinih zemalja, Varšavska konvencija, Varšavska konvencija izmijenjena Haškim protokolom i Montrealski sporazum. Kad Guatemalski protokol stupa na snagu, on će biti peti "unifikacijski" instrumenat. Kao prvo nameće nam se pitanje kada će on stupiti na snagu? Haškom protokolu je trebalo da sakupi potrebnih 30 ratifikacija gotovo punih 8 godina. (Stupio je na snagu 1.VIII 1963.) Guatemalskom protokolu koji traži još da među 30 država bude i 5 s najvećim zračnim kompanijama, trebat će vjerojatno i više vremena.

Ne možemo se oteti dojmu da je pod utjecajem SAD, koje drže u rukama najveće svjetske zračne kompanije, posao na izjednačavanju zračnoga prijevoza prolazio različite krize i konačno rezultirao novim Protokolom koji će za veliki broj država, zbog visokih granica vozarove odgovornosti, biti neprihvatljiv. Zanimljivo je da je kod prijevoza tereta granica odgovornosti ostala nepromijenjena još od 1929. Razlog tome leži u činjenici da su vlasnici tereta, ukoliko su bili nezadovoljni sumom ograničenja, mogli ili načiniti posebnu deklaraciju.

raciju o interesu za isporuku, čime su povisili granicu odgovornosti plaćajući i višu vozarinu, ili su mogli sklapati dodatno osiguranje. Nije sasvim jasno zašto se i za prijevoz putnika i prtljage nije moglo prepustiti svakom putniku da sklopi dodatno osiguranje ukoliko je bio nezadovoljan granicom vozarove odgovornosti. Ovako je zapravo zbog neprihvatljive prakse američkih sudova i inzistiranja SAD na povišenju odgovornosti i došlo do stvaranja nove medjunarodne konvencije u obliku Guatemalskog protokola. Ostaje nam da pričekamo kakav će stav zauzeti Jugoslavija prema tomu novomu medjunarodnom sporazumu.

Dr Velimir Filipović