

NOVI MEDJUNARODNI SPORAZUM O ZRAČNOM PRIJEVOZU ROBE

(Prikaz Montrealskog protokola br. 4)

Uvodne napomene

Medjunarodna organizacija za civilno zrakoplovstvo (ICAO) sazvala je od 3. do 25. IX 1975. u Montrealu Diplomatsku konferenciju na kojoj su zaključena četiri protokola za izmjenu Varšavske konvencije o medjunarodnom zračnom prijevozu iz 1929. Prvi, drugi i treći Protokol zamijenjuju samo zlatne Poincaré franke u Posebna prava vučenja (Special Drawing Rights-SDR) kako su prihvaćena u Medjunarodnom monetarnom fondu.¹⁾ Montrealski protokol br. 4 znatno mijenja odredbe o medjunarodnom prijevozu robe i to uglavnom u pravcu izmjene zrakoplovnog tovarnog lista, osnove vozarove odgovornosti, zamjene obračunskih jedinica i završnih klauzula. Izložiti ćemo ukratko bit ovih promjena.

Promjene odredaba o zrakoplovnom tovarnom listu

Montrealski protokol br. 4 mijenja čitav odsjek III Varšavske konvencije čl. 5 - 16. (zrakoplovni tovarni list). Promjene toga dijela koji ima i novi naslov "Isprave o robi" ima svoje opravdanje u tehničkim promjenama koje su se zbile u manipulaciji robom i u automatskoj elektronskoj obradi podataka prilikom predaje robe. Dok je Varšavska

1) Montrealski protokol br. 1 mijenja u tom pravcu tekst Varšavske konvencije 1929, Protokol br. 2 tekst Varšavske konvencije kako je izmijenjen Haškim protokolom 1955, Protokol br. 3 tekst Varšavske konvencije izmijenjen Haškim protokolom koji je izmijenjen Gvatemalskim protokolom 1971.

konvencija u članu 3. iscrpno nabrajala podatke koje mora sadržavati zrakoplovni tovarni list (sl. a - q), a Haški je protokol te zahtjeve pojednostavnio u smislu da je tovarni list morao imati napomenu (l'avis) o ograničenju odgovornosti, Montrealski protokol ne traži ni to, pa je time ukinuta sankcija neograničene odgovornosti koja je postojala (prema čl.9) u slučaju formalnih nedostataka u prijevoznoj ispravi. Kod predaje robe može se (ali više ne mora!) izdati zrakoplovni tovarni list, ali umjesto toga predviđaju se i dvije druge mogućnosti: kompjutorski postupak sa ili bez izdavanja potvrde o primitku robe. Način koji će se izabrati zavisi s jedne strane od zahtjeva pošiljatelja, a s druge strane od tehničkih mogućnosti zračnog vozara. Praktične poteškoće koje će se pri tom javljati moći će sasvim biti uklonjene tek tada kada tehnički razvoj na tom području bude u svim državama dosegao približno sličan stupanj automatizacije. Do tog vremena bit će ipak još potrebno zadržati "starinski" oblik prijevozne isprave - zrakoplovni tovarni list.

Zračni vozar odgovara bez krivnje

Varšavska je konvencija u svom članu 20. odredjivala da vozar neće odgovarati ako dokaže da su on i osobe s kojima se u svom poslovanju služi bili poduzeli sve potrebne mjere da se izbjegne šteta ili da im je bilo nemoguće poduzeti takve mjere. Ta donekle nejasna stilizacija bila je tumačena na dva načina. Prema prvom, vozar se oslobadjao svoje odgovornosti kad je dokazao da je zrakoplov bio sposoban za zračnu plovidbu (airworthiness), da je imao uredne sve svjedodžbe, da je bio primjereno opremljen posadom koja je takodjer imala potrebne kvalifikacije i svjedodžbe. Prema tom stajalištu vozar bi vrlo rijetko uopće bio odgovoran. Prema drugom stajalištu sudovi su izraz "potrebne mjere da se izbjegne šteta" tumačili daleko nepovoljnije za vozara.

Prema tom tumačenju, kojem se priklanja i većina doktrine, od vozara se tražilo da nakon ustanovljenja nezgode dokaže da su on i njegovi ljudi poduzeli sve mjere i da je usprkos tome nastala nezgoda. Drugim riječima, držalo se da vozar odgovara čak i u slučajevima kada se uopće nije mogao utvrditi uzrok nezgode. Haški protokol je doduše još pooštrio vozarovu odgovornost za teret brišući st.2, čl. 2o. koji je prema uzoru na pomorsko pravo imao odredbu da vozar ne odgovara za štete koje su nastale kao posljedice navigacione greške, ali nije uklonio nedoumice u pogledu tumačenja osnove vozarove odgovornosti. Naša je doktrina smatrala da je odgovornost zračnog vozara prema Varšavskoj konvenciji utemeljena na načelu pretpostavljene krivnje. Montrealski protokol br. 4 uklanja te dileme određujući da vozar odgovara za štetu na robi bez svoje krivnje na osnovi same činjenice da je šteta nastala tokom zračnog prijevoza. Vozar se može osloboditi te kauzalne odgovornosti ako je do uništenja, gubitka ili oštećenja robe došlo isključivo zbog: 1) prirodnih svojstava ili vlastitih mana robe, 2) manjkavog pakiranja koje su izvršile osobe različite od vozara i njegovih ljudi, 3) ratnih događaja ili oružanog sukoba, 4) akta javne vlasti u vezi s uvozom, izvozom ili tranzitom robe. Zanimljivo je spomenuti da su na konferenciji kao razlozi vozarovog oslobodjenja odgovornosti bili još predlagani izvanredni prirodni događaji (kao potresi, poplave) i napadaji na civilni zračni promet (kako je definirao u Haškom (1970) i Montrealskom (1971) sporazumu), ali u glasanju nisu dobili potrebnu većinu. Nabrojani razlozi ekskulpacija moraju prema Protokolu biti jedini uzrok nastanka štete. Ako bi međjutim vozar znajući da je negdje izbio oružani sukob ipak odletio u takovo područje, ne bi se mogao osloboditi svoje odgovornosti. Na takav zaključak upućuje riječ "isključivo" u čl. 18, st.3.

Ograničenje vozarove odgovornosti

Visina ograničenja vozarove odgovornosti za gubitak ili oštećenje robe nije se povisila ni na Montrealskoj konferenciji, pa je ostala kako je određena još u Varšavi 1929. To je donekle i razumljivo jer je vlasnik robe mogao uvijek povisiti granicu vozarove odgovornosti posebnom izjavom o interesu na isporuci robe (deklaracijom veće vrijednosti) kada je i plaćao obično višu vozarinu. Međutim, Montrealski protokol br. 4 uvodi jednu novu odredbu koja, prema našem mišljenju, stavlja vozara u bolji položaj prema strani tereta, nego što je prije bio slučaj. Naime Varšavska konvencija je određivala (čl.25) da se vozar ne može pozivati na ograničenje odgovornosti ako je šteta nastala namjerom ili takvom greškom koja je jednaka namjeri i to bilo vozara ili osoba kojima se on u svom poslovanju služi. Ta odredba izazivala je također različita tumačenja, pa je pred francuskim sudovima samo dolus, a pred švicarskim i njemačkim sudovima uz dolus još i gruba nemarnost vozara ili njegovih ljudi dovela do neograničene odgovornosti. Haški protokol je promijenio stilizaciju čl.25. pa je odredio da će vozar odgovarati neograničeno ako je šteta "proizašla iz čina ili propusta učinjenog s namjerom da se šteta prouzrokuje, ili bezobzirno i sa znanjem da će vjerojatno nastati". Međutim prema stilizaciji čl.24, st.2. Montrealskog protokola granice vozarove odgovornosti su fiksne i one predstavljaju "maksimum ograničenja i ne mogu biti veće". Takva stilizacija preuzeta je doduše iz Gvatemalskog protokola 1971,²⁾ no ondje je imala opravdanja jer se s jedne strane znatno povisila granica odgovornosti za smrt i tjelesne povrede putnika, a s druge strane je i teško zamisliti namjernu radnju vozara ili njegovih ljudi koja bi

2) Tekst i komentar vidi UPPPK, br. 57/1973.

dovela do smrti ili tjelesne povrede putnika. Naprotiv, kod prijevoza robe vrlo je lako zamislivo da bi osobe koje se nalaze u službi vozara mogle otudjiti povjereni im teret. Doduše takvi prigovori izneseni su i na konferenciji, ali je naglašeno da se pošiljatelj može osigurati od takvih rizika.

Promjena obračunske jedinice

Varšavska konvencija 1929. uvodi po prvi puta u međunarodne sporazume Poincaré franak kao obračunsku jedinicu (Poincaré franak je zlatni franak težine 65,5 mg zlata čistoće 900/1000). I u kasnijim revizijama u Haagu 1955. i Gvatemali 1971. zadržan je zlatni franak kao obračunska jedinica. Ne smijemo zaboraviti da je u doba kada je Poincaré franak bio uveden kao obračunska jedinica u međunarodnoj konvenciji to predstavljalo veliki korak naprijed u utvrđivanju jedinstvenog mjerila visine ograničene odgovornosti vozara. Ta odgovornost izražena u određenoj količini zlata trebala je osigurati u svim državama ugovornicama jednaku vrijednost nakon preračunavanja u njihove nacionalne valute. Međutim to je vrijedilo u doba kad je zlato imalo stabilnu vrijednost. Danas, kada u svijetu postoje različite cijene zlata ne samo u različitim krajevima, nego i u pojedinim državama (razlika između službene i slobodne cijene na tržištu), došlo je do potpune demonetizacije te plemenite kovine. Sporazumom članica Međunarodnog monetarnog fonda zlato se od 1. VII 1974. prestalo upotrebljavati kao osnovica vrednovanja tečajeva pojedinih valuta. Umjesto zlata uvedena su tzv. "Posebna prava vučenja" (Special Drawing Right-SDR). Vrijednost te obračunske jedinice koja služi za preračunavanje fluktuirajućih vrijednosti pojedinih tečajeva valuta dobija se prosjekom srednjih vrijednosti valuta onih 16 država koje su u razdoblju 1968-1972. sudjelovale u međunarodnoj trgovini s više od 1%.

Upravo Montrealski protokoli 1975. kao prvi međunarodni sporazumi takve vrste u svijetu napuštaju zlatnu klauzulu i uvode kao obračunsku jedinicu Posebna prava vučenja kako ih definira Međunarodni monetarni fond. Za one države koje nisu članice Fonda Protokol predviđa mogućnost (čl.22) da na temelju nove jedinice SDR izvrše obračune u svoje nacionalne valute. S obzirom na oštra protivljenja zemalja članica istočnog bloka zadržano je u Protokolu i treće rješenje prema kojem države koje ne mogu prema svojim domaćim propisima prihvatiti Posebna prava vučenja, zadržavaju Poincaré franak kao obračunsku jedinicu. Tako sada zračni vozar odgovara 17 SDR (ili 250 Poincaré franaka po kilogramu robe).³⁾ Jugoslavija kao članica Međunarodnog monetarnog fonda može preuzeti bez teškoća tu novu obračunsku jedinicu. Međutim, mišljenja smo da kompromisno rješenje kakvo je prihvaćeno u Montrealskom protokolu pridonosi doduše uspjehu Diplomatske konferencije, ali nije prilog unifikacijskim nastojanjima u međunarodnom zračnom prijevozu.

Složeni sistem zračnih konvencija

Pojedine odredbe Montrealskog protokola br. 4 čine nam se nerazumljive jer ponavljaju neke dijelove Varšavske konvencije i Haškog protokola. Međutim to je učinjeno iz redakcijskih razloga. U današnjem međunarodnom ugovornom pravu koje regulira zračni prijevoz postoje toliki sporazumi da bismo se gotovo usudili utvrditi da se od drveća ne vidi šuma. Naime postoji izvorni tekst Varšavske konvencije 1929, zatim izmjene u Haagu 1955, Gvadalaharska konvencija 1961, pa Gvatemalski protokol 1971.

3) Orijentacije radi napominjemo da je 1 SDR otprilike 15 Poincaré franaka ili cca 1,20 US dolara, što bi u dinarima bilo približno 1 SDR = 21,60 dinara.

(koji doduše još nije stupio na snagu, ali koji mijenja odredbe Varšavske konvencije o putnicima i prtljazi). Konačno, Montrealski protokoli 1975,⁴⁾ a naročito ovaj o kojemu je riječ, mijenja odredbe o prijevozu robe, a zadržava odredbe o prijevozu putnika i prtljage iz bivših sporazuma. Složenost tih paralelno postojećih tekstova dovela je do potrebe da se države prilikom ratifikacije moraju izjasniti kojim se međunarodnim sporazumom smatraju vezanim, a kojim ne. Složenost je prerasla u zamršenost i jasni su u tom pravcu napori Pravnog odbora ICAO da izradi "pročišćeni" tekst Konvencije o zračnom prijevozu. U jesen 1976. održana je ponovno konferencija u Montrealu koja je upravo imala takav zadatak, ali se na njoj nisu mogli uskladiti svi tekstovi, pa je predmet vraćen natrag u ICAO da se temeljitije razradi. Nadajmo se da će ta ugledna međunarodna organizacija u dogledno vrijeme uspjeti u tom poslu.

Zaključak

Jugoslavija je bila jedna od prvih 13 država⁵⁾ koja je potpisala Montrealski protokol br. 4. Rješenja tog međunarodnog instrumenta predstavljaju poboljšanje i modernizaciju dosadašnjih odredaba o zračnom prijevozu robe i smatramo da bi trebalo podržati nastojanja da se on u skoroj budućnosti i ratificira.

4) Postoji i tzv. Montrealski sporazum 1966, koji međutim nije sporazum na razini država nego zračnih kompanija, a koji mijenja osnovu i visinu vozarove odgovornosti za putnike u slučaju kada se zračni prijevoz dotiče teritorija SAD.

5) Ostale države su: Barbados, Belgija, Brazilija, Egipat, Gana, Gvatemala, Portugal, SAD, Švicarska, Vel. Britanija, Venezuela i Zair.