

Dr Velimir Filipović
redoviti profesor Pravnog fakulteta
u Zagrebu

UDK 347.824.2

ODGOVORNOST ZRAČNOG PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETE NA STVARIMA

Izlažu se izvori međunarodnog i domaćeg prava o odgovornosti zračnog prijevoznika za štete na stvarima, pa se konstatira da postoji uskladenost odredaba našeg Zakona o obveznim osnovnim materijalno-pravnim odnosima u zračnoj plovidbi s načelima Varšavske konvencije i Haškog protokola. No, kako je Jugoslavija u međuvremenu ratificirala Montrealski protokol br. 4 iz 1975. koji u mnogim točkama mijenja ta načela, morat će se, kad on stupi na snagu, donijeti odluka da li uskladiti domaće zakonodavstvo s tim međunarodnim instrumentom ili imati dvostruki sistem odgovornosti: jedan za domaći, a drugi za međunarodni prijevoz stvari zrakom. Autor se zalaže za jedinstveni sistem i predlaže izmjene našeg Zakona u skladu s Montrealskim protokolom.

Uvodne napomene

Odgovornost zračnog prijevoznika za štete na stvarima koje nastanu u toku prijevoza možemo na temelju postojećih pravnih izvora promatrati sa stajališta domaćih i međunarodnih propisa. Što se tiče ovih posljednjih mogli bismo podijeliti čitavu materiju na onu našeg važećeg prava (de lege lata) u kojoj u glavnim crtama postoji podudarnost između domaćeg i međunarodnog prava i na onu koja će slijediti (de lege ferenda) kad stupe na snagu odredbe "novog" međunarodnog sporazuma donesenog u Montrealu pred više od deceniju i s kojim će tek trebati uskladiti naše zakonodavstvo. U okviru ovog prostorno ograničenog priloga izložit ćemo samo neke osnovne teze, svjesni da bi raznolikost praktičnih pitanja koja se javljaju prilikom zračnog transporta robe zahtijevala znatno opsežniju studiju.

Pravni izvori

Navodimo prvo međunarodne izvore jer su oni kod nas kao i u većini ostalih država prethodili domaćim.

1. Međunarodna Konvencija za izjednačavanje nekih pravila koja se odnose na međunarodni zračni prijevoz, Varšava 12.X 1929. (tzv. Varšavska konvencija). Jugoslavija ju je ratificirala 1931.¹
2. Haški protokol za izmjenu Varšavske konvencije, Haag 28.IX 1955, kojeg je Jugoslavija ratificirala 1959.²
3. Konvencija kojom se dopunjuje Varšavska konvencija o izjednačavanju nekih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu koji obavlja druga osoba, a ne ugovorni prijevoznik, Gvadalajara 18.IX 1961. (tzv. Gvadalajarska konvencija). Jugoslavija ju je ratificirala 1978.³
4. Dopunski protokoli br. 1 i br. 2 i Montrealski protokol br. 4 o izjednačavanju nekih pravila koja se odnose na međunarodni zračni prijevoz, Varšava 1929, Montreal 25.IX 1975. (tzv. Montrealski protokoli 1975.). Jugoslavija ih je ratificirala 1978.⁴
5. Kao dodatni izvor prava navodimo i Opće uvjete Međunarodnog udruženja zračnih vozara (IATA) koji su prvi put doneseni na Bermudima 1984, a kasnije nekoliko puta revidirani i nadopunjavani.

Kao izvor domaćeg prava navodimo Zakon o obveznim i osnovnim materijalnopravnim odnosima u zračnoj plovidbi⁵ i njegovu Novelu iz 1985.⁶ (u daljem tekstu novelirani tekst nazivamo Zakon) i JAT-ove Uvjete za prijevoz stvari tiskane na poledini Zrakoplovnog tovarnog lista za domaći promet.

U vezi s međunarodnim pravnim izvorima ističemo da Montrealski protokol br. 4 znatno mijenja postojeće odredbe o međunarodnom prijevozu robe, o čemu će kasnije biti riječi. Međutim, on još nije stupio na snagu jer ga je do sada ratificiralo samo šest država, a za njegovo stupanje na snagu je potrebno 30 ratifikacija. U međunarodnim organizacijama se podstiče njegovo prihvaćanje⁷, no s obzirom na sadašnje stanje sva izlaganja u vezi s njim idu u razmatranja de lege ferenda.

Podsjećamo također na poznatu činjenicu da međunarodni karakter ugovora o zračnom prijevozu robe zavisi o faktičnom spo-

razumu stranaka, a ne o stvarno izvedenom prijevozu, no s tim pitanjem se nećemo baviti u okviru ovog napisa.

Stranke ugovora o prijevozu

Već letimični pogled u definicije čl. 4 našeg zakona pokazuje nam da ne oskudijevamo u osobama koje su stranke ugovora o prijevozu.

Kod ugovora o prijevozu stvari zrakom na strani vozila tj. zrakoplova mogu biti "prijevoznik", "ugovorni prijevoznik", "stvarni prijevoznik" i "uzastopni prijevoznik", dok na strani tereta mogu biti "naručilac prijevoza", "pošiljalac", "primalac", "imalac prava". Tako bogati popis osoba donesen je iz razloga da u praksi pokrije sve moguće slučajeve kako bi strana tereta imala uvijek mogućnost najpogodnijeg izbora odgovorne osobe.

Zakon općenito govori o prijevozniku kao o osobi koja na temelju ugovora prevozi stvari zrakoplovom, no on može biti "ugovorni", ako je sam sklapao ugovor s naručiocem prijevoza, "stvarni" ako nije sklopio ugovor, a obavlja čitav prijevoz ili njegov dio (no nije "uzastopni") i "uzastopni", ako također nije sklopio ugovor, a predstavlja dva ili više prijevoznika koji obavljaju dio prijevoza, no za što moraju dobiti pristanak naručitelja prijevoza.

Odnosi između pojedinih vrsta prijevoznika određuju se njihovim međusobnim ugovorom, no ako se ne može odrediti na čijem dijelu puta je došlo do gubitka ili oštećenja stvari, onda za nastanak štete prijevoznici odgovaraju solidarno.

Iz sadržaja ugovora o prijevozu robe prema kojem se prijevoznik obvezuje da će prevesti robu i na odredištu je predati ovlaštenoj osobi, proizlazi da se na strani tereta javljaju osobe u nekoliko različitih funkcija: 1) osoba kojoj se vozar obvezao da će prevesti robu (naručilac prijevoza); 2) osoba koja na temelju tog ugovora robu predaje na prijevoz (pošiljalac ili imalac prava); 3) osoba kojoj vozar na odredištu mora predati robu (primalac ili imalac prava). No u praksi može i naručilac prijevoza sam biti i pošiljalac i primalac. Budući da naš Zakon predviđa i izdavanje Prenosivog zrakoplovnog tovarnog lista, dakle negocijabilne transportne isprave koja može glasiti po naredbi i na dono-

sioca, onda primalac odnosno imalac prava može biti i neodređen. Kada prijevoznik izda takvu ispravu, on se na temelju nje obvezuje svakom zakonitom imaocu, pa će se raditi o pravnom odnosu između njega i imaoca te isprave. U takovom slučaju (koji još ipak u praksi predstavlja izuzetak) ni opći uvjeti prijevoza neće obvezivati ovlaštenog imaoca prenosivog tovarnog lista, ako nisu u toj prenosivoj ispravi izričito navedeni.

Poseban i zanimljiv teoretski i praktični problem predstavljaju osobe koje se nalaze na strani prijevoznika i koje su u Varšavskoj konvenciji (čl. 20), čiji je autentičan tekst na francuskom jeziku, navedeni pod pojmom "préposé". Prijevod u Službenim novinama iz 1931. govori o "organima", dok engleski tekst navodi izraz "agent", dakle punomoćnik.⁸ Radi se zapravo o službenicima i punomoćnicima prijevoznika koje naš Zakon (čl. 20) naziva osobama koje po njegovom nalogu i za njegov račun rade na izvršenju prijevoza. Šire ili uže shvaćanje kruga osoba za koje prijevoznik odgovara bitno je za određivanje njegove odgovornosti. Pri tome treba imati u vidu činjenicu da se od početka razvoja zračnog prijevoza pa do danas zbog organizacije zračnog transporta i njegovog tehničkog usavršavanja znatno proširio i broj i vrste poslova onih ljudi na koje nužno prijevoznik prenosi dio svojih obveza u izvršavanju ugovora o prijevozu zrakoplovom. Također se danas sve više, naročito u međunarodnom prijevozu, postavlja pitanje kakve su, i da li uopće postoje mogućnosti prijevoznika da izvrši izbor osoba, kad se na pojedinim zračnim pristaništima susretne s monopolskim položajem pojedinih pravnih osoba. Neke od njih, kao što su kontrola leta, carinske i ostale službe, premda sudjeluju u obavljanju leta ne ulaze u krug "prijevoznikovih ljudi". To isto vrijedi i za proizvođače zrakoplova, popravljачe i mehaničare ukoliko nisu uključeni u prijevoznikovogon. No, zbog interesa strane tereta treba se zalagati za što šire uključivanje osoba na strani prijevoznika, pa ubrojiti u njih i sve one kojima se on u svom poslovanju služi, bez obzira da li su službenici, punomoćnici ili i samostalni ugovarači pojedinih radnji koje službe u svrhu ostvarivanja prijevoznog ugovora.⁹

Ugovor o prijevozu i zrakoplovni tovarni list

Ugovor o prijevozu stvari zrakoplovom kojim se prijevoznik obvezuje naručiocu prijevoza da će prevesti stvar zrakoplovom, a naručilac prijevoza da će platiti prevozninu, prema našem je pravu ugovor o djelu. To nije realni, već konsenzualni, neformalni ugovor. To znači da za njegovu valjanost nije potrebna ni predaja robe ni pismena forma, već je dovoljna izjava volja stranaka. Danas je u praksi situacija takva da se u zračnom prometu ugovor sklapa putem zrakoplovnog tovarnog lista. Jedna od bitnih karakteristika zračnog prijevoza je brzina, što stvara automatizaciju poslova, pa je tovarni list potpuno dovoljna isprava.¹⁰ Danas zračni prijevoznici imaju svoje opće uvjete koje na određeni način objavljuju i na temelju kojih se sklapaju ugovori. U zračnom prijevozu zbog velikog broja relativno malih pošiljaka, velike brzine održavanja redovitih linija, uvjetovali su da se ugovori brzo i putem velikog broja punomoćnika ne samo sklapaju, nego i izvršavaju. Tako je i praksa da su uvjeti ugovora obično otisnuti na formularima zrakoplovnog tovarnog lista. Ni Varšavska konvencija ni Haški protokol ni naš Zakon ne daju definiciju tovarnog lista, ali propisuju podatke koje on mora sadržavati. No i u tom pravcu pokazuju se određene tendencije razvoja. Već smo biti spomenuli da naš Zakon predviđa mogućnost ugovaranja da treći primjerak zrakoplovnog tovarnog lista (primjerak za pošiljaoca)¹¹ može biti prenosiv. Prema tome naš Zakon predviđa izdavanje negocijabilne isprave koja je slična teretnici u pomorskom pravu. No, za razliku od pomorskog, kod zračnog prijevoza putuje isprava jednako dugo kao i sam teret. Zbog toga u zračnom prijevozu nije ni postojala faktična potreba za stvaranjem takvog dokumenta. Situacija se donekle mijenja u modernoj kompjutorskoj obradi podataka koja je stvar daljnjeg razvoja, već predviđena u Montrealskom protokolu.

Dok je Varšavska konvencija u čl. 8 iscrpno nabrojala podatke koje mora sadržavati zrakoplovni tovarni list (sl. a-q), a Haški protokol te zahtjeve pojednostavnio u smislu da je tovarni list morao imati "napomenu" (l'avis) o ograničenju odgovornosti, Montrealski protokol br. 4 ne traži ni to, pa je time ukinuta sankcija neograničene odgovornosti koja je postojala prema čl. 9 Varšavske konvencije u slučaju formalnih nedostataka u prijevoznoj

ispravi. Montrealski protokol br. 4 mijenja čitav odsjek III Varšavske konvencije (čl. 5 do čl. 16). Promjene tog dijela koji ima i novi naslov, "Isprave o robi", imaju svoje opravdanje u tehničkim promjenama koje su se zbile u manipulaciji robom i u automatskoj elektronskoj obradi podataka prilikom predaje robe. 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 pošiljaoca, a s druge strane od tehničkih mogućnosti zračnog prijevoznika. 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.

Odgovornost zračnog prijevoznika

Varšavska je konvencija u svom čl. 20 određivala da prijevoznik neće odgovarati ako dokaže da su on i njegovi punomoćnici 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, prijevoznik se oslobađao 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 također imala potrebne kvalifikacije i svjedodžbe. Prema tom stajalištu prijevoznik bi vrlo rijetko uopće bio odgovoran. Prema drugom stajalištu sudovi su izraz "potrebne mjere da se izbjegne šteta" tumačili daleko nepovoljnije za prijevoznika. Prema tom tumačenju, kojem se priklanjala i većina doktrine, od prijevoznika se tražilo da nakon ustanovljenja nezgode dokaže da su on i njegovi ljudi poduzeli sve mjere i da je usprkos tome nezgoda nastala. Drugim riječima držalo se da prijevoznik odgovara čak i u slučajevima kada se uopće nije mogao utvrditi uzrok nezgode. Haški protokol je doduše još pooštrio prijevoznikovu odgovornost za teret brišući st. 2 čl. 20 koji je prema uzoru na pomorsko pravo imao odredbu da prijevoznik ne odgovara za štete koje su nastale kao posljedica navi-

gacijske greške, ali nije uklonio nedoumice u pogledu tumačenja osnove prijevoznikove odgovornosti.

Naš Zakon je preuzeo stilizaciju Varšavske konvencije u svom čl. 85 st. 2, a naša je doktrina tumačeći sve "potrebne mjere" kao "razumne mjere" smatrala da je poduzeo one mjere koje se mogu poduzeti upotrebom dužne pažnje savjesnog prijevoznika. Budući da je prijevoznik morao dokazati da je te mjere upotrebio, znači da odgovara po načelu pretpostavljene krivnje.¹²

Montrealski protokol br. 4 uklanja te dileme određujući da prijevoznik odgovara za štetu na robu bez svoje krivnje na osnovi same činjenice da je šteta nastala tokom zračnog prijevoza. Te svoje odgovornosti bez krivnje (kauzalne odgovornosti) može se prijevoznik osloboditi ako je do uništenja, gubitka ili oštećenja robe došlo isključivo zbog: prirodnih svojstava ili vlastitih mana robe, manjkavog pakiranja koje su izvršile osobe različite od prijevoznika i njegovih ljudi, ratnih događaja ili oružanog sukoba, akta javne vlasti u vezi s uvozom, izvozom ili tranzitom robe. Zanimljivo je spomenuti da su na Diplomatskoj konferenciji u Montrealu kao razlozi prijevoznikovog oslobodenja odgovornosti bili još predlagani izvanredni prirodni događaji (kao potresi, poplave) i napadaji na civilni zračni promet, ali u glasanju nisu dobili potrebnu većinu. Nabrojani razlozi egzoneracija moraju prema Protokolu biti jedini uzrok nastanka štete. Ako bi, međutim, prijevoznik znajući da je negdje izbio oružani sukob ipak odletio u takvo područje, ne bi se mogao osloboditi svoje odgovornosti. Na takav zaključak upućuje riječ "isključivo" u čl. 18 st. 3.

Ograničenje odgovornosti zračnog prijevoznika

Zračni prijevoznik odgovara za štetu nastalu zbog gubitka i oštećenja stvari koju primi na prijevoz, te za štetu nastalu zbog zakašnjenja u prijevozu i predaji stvari primaocu. No i u zračnom prijevozu, kao i u svim ostalim prometnim granama vrijedi princip naknade vrijednosti izgubljene ili oštećene stvari i načelo ograničene odgovornosti.

Govorimo o "naknadi vrijednosti", a ne naknadi štete jer se u pravilu naknadije samo vrijednost stvari, dakle stvarna (pozitivna) šteta, a ne i izgubljena dobit. Tako naš Zakon u čl. 88

kaže da će se naknaditi vrijednost stvari koja se određuje prema "tržišnoj cijeni stvari iste količine i svojstva u mjestu i u vrijeme predaje primaocu".¹³

Specifičnost je također i zračnog prava da prijevoznik za štetu na stvarima i za zakašnjenje odgovara u načelu ograničeno, a samo u iznimnim slučajevima odgovara do punog iznosa naknade štete. Tako prema našem Zakonu (čl. 89) iznos naknade do kojeg prijevoznik odgovara ne može biti viši od 500 dinara po kilogramu brutto težine stvari, a zbog zakašnjenja ne može prelaziti dvostruki iznos vozarine. Postoje dva izuzetka od tog pravila: 1) ukoliko se deklarira veća vrijednost stvari; 2) ukoliko je šteta nastala kvalificiranom krivnjom prijevoznika ili njegovih ljudi.

Što se tiče prvog izuzetka smatramo da bi danas teško bilo zamisliti da postoji teret koji se prevozi zrakom i kojeg vrijednost ne bi prelazila 500 dinara po kilogramu. Prema tome pošiljalac će kao dobar privrednik prilikom sastavljanja tovarnog lista trebati navesti vrijednost stvari, pa će tada prijevoznik odgovarati do te visine, ako ne dokaže da je stvarna vrijednost bila manja. U slučaju deklaracije veće vrijednosti prijevoznik ima pravo na povećanu vozarinu. Drugi izuzetak prema našem Zakonu dosta je nepovoljan za stranu tereta. Naime, zračni prijevoznik će odgovarati neograničeno, tj. do punog iznosa naknade štete,¹⁴ ako se dokaže (teret dokaza je na strani tereta!) da je šteta učinjena namjerno ili krajnjom nepažnjom prijevoznika ili njegovih ljudi. Takav će dokaz u praksi biti vrlo teško izvesti, a ukoliko se u tome i uspije, st. 2 čl. 91 daje prijevozniku mogućnost da ipak odgovara ograničeno ako uspije sa svojim protudokazom da su osobe koje su po njegovom nalogu ili za njegov račun radile i kvalificiranom krivnjom prouzročile štetu, radile "izvan okvira svojih dužnosti". Varšavska konvencija, Haški i Montrealski protokol imaju jednaku svotu ograničenja odgovornosti za štete od gubitka i oštećenja robe prilikom zračnog prijevoza, što je donekle i razumljivo jer je i prema tim međunarodnim sporazumima vlasnik robe mogao uvijek povisiti granicu prijevoznikove odgovornosti posebnom izjavom o interesu na isporuci robe (deklaracijom veće vrijednosti). Međutim, Montrealski protokol br. 4

uvodi jednu novu odredbu, koja prema našem mišljenju stavlja prijevoznika u bolji položaj prema strani tereta, nego što je prije bio slučaj. Naime, Varšavska je konvencija određivala (čl. 25) da se prijevoznik 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 namjera (dolus), a pred švicarskim i njemačkim sudovima uz namjeru i gruba nemarnost prijevoznika 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 prouzroči, ili bezobzirno i sa znanjem da će vjerojatno nastati". Međutim, prema stilizaciji čl. 24 st. 2 Montrealskog protokola granice odgovornosti prijevoznika su fiksne i one predstavljaju "maksimum ograničenja i ne mogu biti veće." Takva stilizacija preuzeta je doduše iz Gvatemalskog protokola 1971,¹⁵ no ondje je imala opravdanje jer se s jedne strane znatno povisila granica odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika, a s druge strane je i teško zamisliti namjernu radnju prijevoznika ili njegovih ljudi koja bi dovela do smrti i tjelesne ozljede putnika. Naprotiv, kod prijevoza robe vrlo je lako zamislivo da bi osobe koje se nalaze u službi prijevoznika mogle otuditi povjereni im teret. Doduše, takvi su prigovori bili i izneseni na samoj konferenciji, ali je naglašeno da se pošiljalac može od takvih rizika osigurati.

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 prijevoznika. Ta odgovornost izražena u određenoj

količini zlata trebala je osigurati u svim državama 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).

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 Protokoli predviđaju mogućnost da na temelju nove jedinice SDR izvrše obračune u svoje nacionalne valute. S obzirom na tada oštro protivljenje zemalja članica istočnog bloka zadržano je u Protokolima i treće rješenje prema kojem države koje ne mogu prema svojim domaćim propisima prihvatiti Posebna prava vučenja, zadržavaju Poincare franke kao obračunsku jedinicu. Tako prema Montrealskom protokolu br. 4 zračni prijevoznik odgovara 17 SDR (ili 250 Poincare franaka) po brutto kilogramu oštećene ili izgubljene robe.¹⁶ Jugoslavija kao članica Međunarodnog monetarnog fonda može u svoj sistem bez teškoća preuzeti tu novu obračunsku jedinicu. No upravo napuštanje zlatne klauzule i još neprihvatanje Montrealskih sporazuma dovelo je u svijetu do vrlo neujednačene sudske prakse koja je dovela u pitanje i samu primjenu Varšavske konvencije.¹⁷

Dileme umjesto zaključka

Naš Zakon je u bitnim crtama u skladu s odredbama Varšavske konvencije i Haškog protokola (osim odredaba o visini ograničenja odgovornosti), a ratifikacijom Montrealskom protokola br. 4 opredijelili smo se za drugačije reguliranje odgovornosti za međunarodni zračni prijevoz robe. Kad taj međunarodni sporazum stupi na snagu morat će se razriješiti dilema: da li imati dvojaki

sistem odgovornosti - jedan za domaći, a drugi za međunarodni prijevoz robe, ili se odlučiti za jedinstveni sistem (što smatra-
mo boljim rješenjem!), a što će zahtijevati znatne izmjene u na-
šem Zakonu. Svakako bi odluku o tome trebalo uskoro donijeti.

-
- 1 Sl. nov. Kraljevine Jugoslavije, 124/31, str. 789-812.
 - 2 Sl. 1. FNRJ, 6/59.
 3. Dodatak Sl.1. SFRJ, Med. ugovori, 3/78.
 - 4 Sl.1. SFRJ 1/78.
 - 5 Sl.1. SFRJ, 22/77.
 - 6 Zakon o izmjenama Zakona o obveznim i osnovnim materijalnoprav-
nim odnosima u zračnoj plovidbi, Sl.1.SFRJ, 12/85.
 - 7 Tako Pravni odbor IATA na svojoj sjednici 17.III 1983. prepo-
ruča svojim članovima da utječu na svoje vlade da bi u što
skorije vrijeme ratificirale Protokole. Sličnu odluku donosi
i Pravni odbor ICAO 18.IV 1983. Također i Međunarodna trgो-
vinska komora daje slične sugestije.
Prema podacima iz International Union of Aviation Insurers,
Aviation Liability Handbook, 1984, do listopada 1983. sljede-
će države su članice Montrealskog protokola br. 4: Brazil,
Egipat, Jugoslavija, Kolumbija, Nizozemska i Portugal.
 - 8 U našoj literaturi nalazimo i izraz "potčinjeno lice". O teo-
retskim i praktičnim problemima vidi nadahnutu razmatranja
kod Trajkovića, Saobraćajno pravo, Beograd 1985, str. 312 i
dalje. Bogatu sudsku praksu iz tog područja vidi Mankiewicz,
The Liability Regime of the international Air Carrier,
Antwerp 1981, str. 45 i dalje. Također članak R. Schmid, Der
Begriff "Leute" im sog. Warschauer Abkommen, Transportrecht,
1/1984, str. 1-6.
 - 9 Upravo u tom smislu idu i neka rješenja našeg Zakona barem
što se tiče OUR-a koji obavlja poslove prihvata i otpreme na
zrakoplovnom pristaništu. Vidi čl. 111-117 Zakona.
 - 10 Jakaša, Kopнено i zračno saobraćajno pravo, Zagreb 1969, str.
201.
 - 11 Zrakoplovni tovarni list sastavlja se u tri izvorna primjerka.
Prvi primjerak zadržava prijevoznik, drugi prati stvar, a tre-
ći primjerak prijevoznik predaje pošiljaocu nakon što ga pot-
piše. Ukoliko se izdaje prenosivi tovarni list na svim primjer-
cima treba biti izričito naznačeno da je izdan prenosivi tovarni
list.

- 12 Vidi Jakaša, ibidem, str. 444.
- 13 U ostalim granama saobraćajnog prava nalazimo također odredbe o naknadi vrijednosti izgubljene ili oštećene stvari, ali u željezničkom i cestovnom pravu ošteta se određuje prema određenoj odnosno tržišnoj cijeni što ju je stvar imala u vrijeme i u mjestu otpreme. Tako Zakon o ugovorima o prijevozu u cestovnom prometu, Sl.l. SFRJ 2/74 u čl. 99 i u Zakonu o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu, Sl.l. SFRJ, 2/74 u čl. 71. U Konvenciji o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom, Ženeva 1956, (CMR) u čl. 23 se naknada obračunava prema vrijednosti koju je roba imala u mjestu i času predaje na prijevoz, dok će se vrijednost utvrđivati prema cijeni robe na burzi, a ako takva ne postoji onda prema tržišnoj vrijednosti, a ako se ni ta ne može utvrditi, onda prema uobičajenoj vrijednosti robe iste vrste i kvalitete. Gotovo identičnu odredbu nalazimo u međunarodnom željezničkom pravu (vidi čl. 40 st. 1 Dodatka B, COTIF 1980.).
- 14 Prijevoznik će tada odgovarati prema pravilima imovinskog prava, dakle za stvarnu štetu (damnum emergens) i izmaklu dobit (lucrum cessans).
- 15 Protocol revising Warsaw Convention Rules on Air Carrier Liability to Passengers, Guatemala City, 8.III 1971, International Legal Materials, Curr. Doc. Vol. X, No. 3, May 1971.
- 16 Orijentacije radi napominjemo da je 1 SDR otprilike 15 Poincare franaka ili otprilike 1,0724 US dolara.
- 17 Vidi o tome nedavnu presudu Vrhovnog suda SAD u predmetu Trans World Airlines v. Franklin Mint Corp. et al. Supreme Court of the USA, 17.IV 1984, 104. S Ct. 17761. Radilo se o raznim alternativama prilikom preračunavanja Poincaré franka iz Varšavske konvencije za ograničenje odgovornosti za štete na robi. U obzir su dolazile: 1) službena cijena zlata (koja je u SAD bila već napuštena, a iznosila je 42,22 dol. po unci; 2) cijene zlata na slobodnom tržištu otp. 510 dolara po unci; 3) vrijednosti današnjeg francuskog franka; 4) preračunavanje SDR; 5) potpuno napuštanje ograničenja prema Varšavskoj konv. Vrhovni sud SAD se opredijelio za već napuštenu službenu cijenu zlata u iznosu od 20 dolara po kilogramu izgubljene pošiljke. Talijanski i argentinski sudovi opredijelili su se za obračun prema slobodnoj tržišnoj cijeni zlata, francuski su prihvatili preračunavanje Poincare franka u današnji franak, dok se sudska praksa SR Njemačke koleba između službene i slobodne cijene zlata.

SUMMARY

THE LIABILITY OF THE AIR CARRIER FOR DAMAGE TO GOODS

Yugoslavia ratified the Warsaw Convention as amended at the Hague and by Protocol No. 4 in Montreal 1975. The carriage of goods in domestic air traffic is governed by the Act on obligations and on basic substantive law relations in air from 1977, amended in 1985. The provisions of this Act correspond in general to the rules of the Warsaw Convention as amended at the Hague, except for the limits of liability which are by 500 dinars per kilogram lower than these in the Warsaw Convention.

The new liability system adopted by Montreal Protocol No. 4 modifies in several respects the Warsaw-Hague system and the author explains these differences.

In conclusion the author suggests that preparations should be made to change Yugoslav law and bring it in accordance with Montreal Protocol No. 4.