

Dr. sc. Vesna MARKIĆ, Pravni fakultet, Mostar

OBJEKTIVNA ODGOVORNOST ZRAČNOG PRIJEVOZNIKA ZA UNIŠTENJE, OŠTEĆENJE ILI GUBITAK ROBE

U ovom radu autorica prezentira pravne norme koje uvode objektivnu odgovornost zračnog prijevoznika za štete na robi koja se prevozi zrakoplovom. Na međunarodnom planu ovu odgovornost utvrđuje Montrealski protokol broj 4, donesen u Montrealu 1975. godine, koji mijenja varšavsku "Konvenciju o unifikaciji nekih pravila u svezi s međunarodnim zračnim prijevozom" iz 1929. godine, izmijenjene u Haagu 1955. godine. Montrealski protokol broj 4 utvrđuje da je prijevoznik odgovoran za štetu nastalu u slučaju uništenja, gubitka ili oštećenja robe, pod uvjetom da se događaj koji je štetu izazvao dogodio za vrijeme zračnog prijevoza. Autorica navodi i četiri slučaja isključenja odgovornosti zračnog prijevoznika za štete na robi.

Polazeći od tehničkih promjena koje su se zbile u manipulaciji robom i automatskoj elektronskoj obradi podataka prigodom prijama robe, Protokol je odredio da se umjesto zrakoplovnog tovarnog lista može, uz suglasnost pošiljatelja, koristiti svako sredstvo kojim se utvrđuju podaci o prijevozu robe koji treba izvršiti.

Montrealski protokol broj 4 još nije stupio na snagu jer ga je ratificiralo ili se pridružilo 28 država, a za stupanje na snagu potrebno je 30 ratifikacija. Autorica smatra da će Protokol u doglednoj budućnosti stupiti na snagu.

SFRJ je bila potpisala i ratificirala ovaj protokol, a njezinim raspadom novonastale države, među kojima je i Bosna i Hercegovina, su istaknule da se putem sukcesije smatraju vezane ovim protokolom.

1. Uvod

Zračni promet je djelatnost koja se brzo razvija kako u pogledu zrakoplovne tehnike, tako i u pogledu intenziteta komercijalne eksploatacije. Zračni prijevoz putnika nešto se brže razvijao od zračnog prijevoza robe. Prednosti zračnog prijevoza kao najbržeg vida prometa u oblasti prijevoza robe dugo su bile limitirane malim prostorom u zrakoplovu u kome je mogla biti smještena roba. Dugo je karakteristika robe koja se prevozila zrakoplovom bila njezina velika vrijednost. Poznato je da je ona obuhvaćala: zlato, dijamante, novčanice, satove, kompjutore i krzno. Troškovi prijevoza bili su znatno veći nego u drugim vidovima prometa, tako da je to donekle anuliralo sve prednosti brzog prijevoza koje je pružala ova vrsta transporta. Ulagani su naponi na stvaranju zrakoplova većih kapaciteta koji su pogodni za prijevoz robe u većem obujmu. Nastali su teretni zrakoplovi koji imaju posebne konstrukcije koje im omogućavaju veliku nosivost, lak utovar i istovar kabaste ili specijalne robe.¹

¹ Tako zrakoplovi tipa Boeing 747M mogu ponijeti 55 tona tereta i ostaje još 20 tona za prijevoz putnika (Jacob W. F. Sundberg, *The Changing Law of Air Freight*, Air Law, br. 4 / 1981., str. 230.)

Povećanjem kapaciteta zrakoplova i smanjenjem troškova prijevoza iz dana u dan zračni prijevoz robe je počeo dobivati na značenju.² Danas se, praktično, mogu prevoziti zrakoplovom sve vrste robe. Gotovo da ne treba ni podsjećati koliko je zrakoplov pogodan za prijevoz lako pokvarljive robe i da mu po tom pitanju nijedan drugi vid transporta ne može konkurirati. Zračni transport značajno utječe i na konkurentnu sposobnost tvrtki na svjetskom tržištu, jer se brzom isporukom robe osvajaju daleka tržišta i može se raspoloživim kapitalom financirati više poslova, tj. s brzinom otpreme robe, ubrzava se obrt kapitala.

Zrakoplovno pravo se permanentno mijenja ne samo zbog tehničkog razvitka već i zbog novih oblika ugovora u prijevozu.³ Ugovorom o prijevozu robe prvenstveno se reguliraju tri osnovne skupine pitanja: obveze zračnog prevoznika, obveze korisnika prijevoza i odgovornost zračnog prijevoznika za gubitak ili oštećenje robe.

2. Odgovornost zračnog prijevoznika u međunarodnom zračnom pravu

Kako zračni promet često ima međunarodni karakter, to je potrebno koordinirati rad u zrakoplovstvu djelovanjem određenih međunarodnih organizacija. Međunarodni zračni promet se zato regulira i međunarodnim pravnim instrumentima. Pitanje prijevoza robe iz svih pravnih odnosa s tim u svezi, a osobito pitanje odgovornosti prijevoznika za štete nastale zbog uništenja, oštećenja ili gubitka robe bilo je regulirano Varšavskom konvencijom, odnosno Haaškim protokolom.⁴ I Konvencija i Protokol su usvojili načelo subjektivne odgovornosti zračnog prijevoznika, tj. pretpostavljenu krivnju zračnog prijevoznika za štete nastale zbog uništenja, oštećenja ili gubitka robe. Čak i Gvatemalski protokol⁵ koji je usvojio objektivnu odgovornost za zračnog prijevoznika za smrt ili tjelesno oštećenje putnika kao i za uništenje, oštećenje ili gubitak prtljaga, u ovoj oblasti odgovornosti za štetu na robu ostao je pri subjektivnoj odgovornosti prijevoznika. I po ovom Gvatemalskom protokolu zračni prijevoznik neće biti dužan naknaditi štetu nastalu zbog uništenja, oštećenja ili gubitka robe, ako dokaže da su on i njegovi službenici poduzeli sve potrebne mjere da do oštećenja robe ne dođe. Ovo pitanje bilo je diskutirano i Gvatemalskom protokolu su isticane zamjerke što nije jedinstveno riješio pitanje odgovornosti tj. što nije i za štete na robu usvojio objektivnu odgovornost. Uvođenje ove odgovornosti je tim opravdanije kad je ista već utvrđena za prtljag, te nema osnove prtljag zaštićivati više nego robu, jer i jedno i drugo predstavljaju stvari

² Danas zrakoplovi prevoze: poštu, tekstil, nakit, modne predmete, lijekove, optičke instrumente, električne aparate, cvijeće, voće, povrće, domaće i divlje životinje, dijelove za brodove i zrakoplove, medicinske instrumente itd. (V. B. Pecarski, *Vazdušni prijevoz robe*, Međunarodni transport, Sarajevo, br. 3/57, str. 76).

³ Enrique Mapelli, *A Study of the General Conditions in the Contract of Carriage by Air of Passengers*, Air Law, Denver, br. 3/81, str. 177.

⁴ "Konvencija o unifikaciji nekih pravila u svezi s međunarodnim zračnim prijevozom" Varšava 1929., nazvana "Varšavska konvencija". Jugoslavija je Varšavsku konvenciju ratificirala 1931. Godine (Službene novine, br. 124/1931.), a Haški protokol o izmjeni ove konvencije ratificirala je 1959. godine (Dod. Sl. list FNRJ br. 6/59.)

⁵ Tekst Gvatemalskog protokola vidjeti: A. F. Lowenfeld, *Aviation Law*, New York, 1981., str. 975 do 984.

koje se prevoze. Najzad, činjenica da je objektivna odgovornost već mnogo ranije uvedena u drugim granama prometnog prava, u željezničkom⁶ i cestovnom⁷ prometu govori da bi i u pravnim normama o zračnom prometu ista trebala biti usvojena.

U Montrealu je od 3. do 25. rujna 1975. godine održana diplomatska konferencija⁸ na kojoj su zaključena četiri protokola o izmjeni Varšavske konvencije o međunarodnom zračnom prijevozu iz 1929. godine s izmjenama u Haagu 1955. godine, odnosno u Gvatemali iz 1971. godine. Prva tri protokola⁹ sadrže odredbe kojima se zlatni Poencare franci zamjenjuju u posebna prava vučenja (Special Drawing Rights - SDR) utvrđena u Međunarodnom monetarnom fondu.

Montrealski protokol br. 4 mijenja odredbe o međunarodnom prijevozu robe uvodeći objektivnu odgovornost zračnog prijevoznika, mijenja tekst o zrakoplovnom tovarnom listu i uvodi nove obračunske jedinice. On ne mijenja formulacije koje se tiču zakašnjenja pri prijevozu robe, kao ni odredbe o odgovornosti zračnog prijevoznika za štete prema putniku, kao i odgovornost kod prijevoza prtljage. U svim slučajevima utvrđena je subjektivna odgovornost zračnog prijevoznika.

Prema podacima dobivenim od Pravnog ureda ICAO-a¹⁰ vidljivo je da je ovaj protokol potpisao veći broj država a postupno stižu i ratifikacije.

Montrealski protokol br. 4 od 25. rujna 1975.

(stanje na dan 28. travnja 1997.)

Država:

Datum potpisivanja: Datum deponiranja instrumenata ratifikacije, pridruživanja ili sukcesije:

⁶ Članak 27. Međunarodne konvencije o prijevozu robe željeznicom iz 1952. (posebni prilog međunarodnog transporta br. 2 / V, 1959.). Nova "Konvencija o međunarodnom prijevozu željeznicom" - "COTIF" iz 1980. godine usvojila je ovo načelo objektivne odgovornosti željezničkog prijevoznika (SFRJ je bila ratificirala tu konvenciju - Službeni list SFRJ, međunarodni ugovori, br. 8 / 1984.)

⁷ Članak 17. "Međunarodne konvencije o ugovorima za međunarodni prijevoz robe cestom" iz 1956. godine (dodatak Sl. listu FNRJ, br. 11/58)

⁸ Popis država ugovornica vidjeti: Gerald F. Fitzgerald, The Four Montreal Protocols to Amend the Warsaw Convention Regime Governing International Carriage by Air, Journal of Air Law and Commerce, Dallas, br. 42/76, str. 276.

⁹ Montrealski protokol br. 1 uvodi jedinice posebnog prava vučenja u tekst Varšavske konvencije, Protokol br. 2 u tekst Varšavske konvencije izmijenjene u Haagu, a Protokol br. 3 u tekst Varšavske konvencije izmijenjene u Haagu i Gvatemali.

¹⁰ International Civil Aviation Organisation

Barbados	25.09.1975.	
Belgija	25.09.1975.	
Brazil	25.09.1975.	27.7.1979.
D. R. Kongo	25.09.1975.	
Egipat	25.09.1975.	17.11.1978.
S. R. Jugoslavija ¹¹	25.09.1975.	11.3.1977.
Gana	25.09.1975.	
Gvatemala	25.09.1975.	3.2.1997.
Portugal	25.09.1975.	7.4.1982.
Švicarska	25.09.1975.	9.12.1987.
Velika Britanija	25.9.1975.	5.7.1984.
S. A. D.	25.9.1975.	
Venecuela	25.9.1975.	
Kanada	30.12.1975.	
Francuska	30.12.1975.	
Senegal	18.8.1976.	
Danska	1.12.1976.	4.5.1988.
Norveška	25.10.1977.	4.5.1988.
Švedska	12.12.1977.	4.5.1988.
Finska	2.5.1978.	4.5.1988.
Italija	15.5.1978.	2.4.1985.
Španjolska	30.9.1971.	8.1.1985.
Nizozemska	19.5.1982.	7.1.1983.
Kolumbija	20.5.1972.	20.5.1972.
Maroko	18.10.1984.	
Čile	23.11.1984.	
Togo	21.8.1985.	5.5.1987.
Mađarska	25.6.1987.	30.6.1987.
Etiopija	14.7.1987.	14.7.1987.
Katar	28.8.1987.	
Izrael	27.11.1987.	16.2.1988.
Grčka	10.11.1988.	12.11.1988.
Irska	27.6.1989.	27.6.1988.
Argentina	14.3.1990.	14.3.1990.
Australija	24.4.1991.	13.1.1997.
Cipar	10.11.1992.	10.11.1992.
Hrvatska ¹²		14.7.1993.
Bivša J. R. Makedonija ¹³		1.9.1994.
Bosna i Hercegovina ¹⁴		3.3.1995.
Kuvajt	21.3.1995.	8.11.1996.

¹¹ Notom od 8. 11. 1993. godine Vlada Savezne Republike Jugoslavije (Srbija i Crna Gora) izjavila je da se smatra vezanom, inter alia, ovim Protokolom čija je SFRJ bila ugovornica.

¹² Notom od 8. 7. 1993. godine Vlada Republike Hrvatske izjavila je da se smatra vezanom, putem sukcesije, inter alia, ovim Protokolom.

¹³ Notom od 15. 6. 1994. godine Vlada bivše jugoslavenske Republike Makedonije izjavila je da se smatra vezanom, putem sukcesije, inter alia, ovim Protokolom.

¹⁴ Notom od 9. 2. 1995. godine Vlada Republike Bosne i Hercegovine izjavila je da se smatra vezanom, putem sukcesije, inter alia, ovim Protokolom.

Iz navedenog pregleda država koje su potpisale i ratificirale ili se pridružile Protokolu vidljivo je da je SFRJ bila potpisala i ratificirala ovaj protokol. Njezinim raspadom novonastale države su dostavile note kojima se smatraju vezane, putem sukcesije, inter alia, ovim protokolom. Tako je i Bosna i Hercegovina izjavila da se smatra vezanom ovim protokolom, te smo i zbog toga zainteresirani da ovaj protokol što prije postane izvorom međunarodnog zrakoplovnog prava.

Protokol još nije stupio na snagu jer je za njegovo stupanje na snagu potrebno 30 ratifikacija (članak XX. Protokola). Do sada ga je ratificiralo 28 država.

a) Obujam primjene Montrealskog protokola br. 4

Montrealski protokol br. 4 će se primjenjivati u slučaju šteta na robi nastalih u tijeku međunarodnog zračnog prijevoza. Prostorni kriterij međunarodnog zračnog leta definiran je u Protokolu¹⁵ koji određuje da se Varšavska konvencija izmijenjena u Haagu 1955. godine i ovim protokolom primjenjuje na međunarodni prijevoz definiran u prvom članku Konvencije, kad se mjesto polaska i opredjeljenja nalazi bilo na teritoriju dviju država članica ovog protokola, bilo na teritoriju samo jedne članice ovog protokola ako je slijetanje predviđeno na teritorij neke druge države.

Vremenski kriterij zračnog prijevoza utvrđen je u protokolu i kaže da je prijevoznik odgovoran za štetu na robi samo pod uvjetom da se događaj koji je štetu izazvao desio za vrijeme zračnog prijevoza. Zračni prijevoz se definira¹⁶ kao prijevoz koji obuhvaća vrijeme za koje se prtljaga ili roba nalaze pod nadzorom prijevoznika, bilo da je to u zračnoj luci ili zrakoplovu ili na kom drugom mjestu u slučaju slijetanja izvan zračne luke. Vozar može čuvati robu u zračnoj luci u svojstvu čuvara ili u svojstvu prijevoznika. Ako robu čuva u funkciji čuvara, onda u slučaju oštećenja robe neće biti mjesta primjeni propisa zrakoplovnog prava. U slučaju prisilnog spuštanja zrakoplova izvan zračne luke smatra se da prijevoznik ipak nastupa u funkciji zrakoplovnog prijevoznika a ne čuvara robe, jer se radi o nepredviđenom događaju koji onemogućava normalno izvršavanje obveze, tj. prijevoz robe, i u tom slučaju prijevoznik je dužan brinuti o robi.

Iako zračni prijevoz ne obuhvaća nikakav prijevoz kopnom, morem ili rijekom koji se vrši izvan zračne luke, ipak, ako se takav prijevoz vrši prema ugovoru o zračnom prijevozu u cilju utovara, isporuke ili pretovara smatra se, osim ako se suprotno ne dokaže, da je svaka šteta posljedica događaja koji se dogodio za vrijeme zračnog prijevoza.

Kao što se iz navedenog vidi, svrha Protokola je da se propisi o odgovornosti zračnog prijevoznika primjenjuju samo na one slučajeve koji sadrže specifične elemente zrakoplovnog prometa. Ako se roba nalazi u vozilu koje se kreće ili stoji na području zračne luke, prijevoznik za nju neće odgovarati po propisima zračnog prava, jer on nastupa u svojstvu prijevoznika neke druge prometne grane (najčešće kao cestovni prijevoznik). No odgovarat će po odredbama Protokola ako robu prevoze u

¹⁵ Članak XIV. Protokola

¹⁶ Članak IV. Protokola

svrhu utovara ili istovara iz zrakoplova jer su to operacije koje se obavljaju u sklopu zračne aktivnosti.

b) Pretpostavke odgovornosti zračnog prijevoznika

Pretpostavke odgovornosti zračnog prijevoznika za štete na robu su: uzročna veza između događaja koji je izazvao štetu i štete, te sama šteta nastala zbog uništenja, gubitka ili oštećenja robe. Iako je zrakoplovna tehnika veoma razvijena i napravljeni su gotovo savršeni zrakoplovi, iako je organizacija rada u zračnom prijevozu gotovo besprijekorna, praktično udesi se ipak događaju bilo zbog neposrednih propusta ljudi, bilo zbog tehničke greške u zrakoplovu ili pak zbog izuzetno loših meteoroloških uvjeta. Roba može biti oštećena, izgubljena ili uništena u tijeku utovara, pretovara ili istovara iz zrakoplova, kao i u tijeku leta zrakoplova. U slučaju štete nastale na robu korisnik prijevoza mora prilikom podnošenja zahtjeva za naknadu štete dokazati uzročnu vezu između štetnog događaja i štete, kao i samu štetu.

Kako je poznato, pitanje uzročne veze je praktično pitanje koje mora riješiti sud tijekom konkretnog slučaja u kome odlučuje o zahtjevu za naknadu štete. U transportnom pravu da bi se dokazala¹⁷ činjenica da je roba oštećena tijekom prijevoza treba dokazati: a) prijevoz, b) količinu i stanje robe prilikom preuzimanja na prijevoz i c) količinu i stanje robe nakon završenog prijevoza. Ako su navedeni elementi bolji prilikom predaje na prijevoz nego u trenutku predaje primatelju, smatra se da je roba oštećena tijekom prijevoza. Uništenje, oštećenje ili gubitak robe koje se desi za vrijeme leta zrakoplova, kao i u tijeku radnji ukrcavanja, pretovara ili iskrcavanja iz zrakoplova, dovodi do odgovornosti zračnog prijevoznika. Osnovna obveza prijevoznika je da robu preveze i preda ovlaštenom primatelju u stanju u kome ju je i primio. Dužan je predati je u mjestu i u roku koji je ugovoren. Ako on nije u mogućnosti to uraditi, može se govoriti o odgovornosti prijevoznika za gubitak, uništenje ili oštećenje robe.

Gubitak robe postoji uvijek kad zračni prijevoznik nije u mogućnosti ovlaštenom primatelju predati robu koju je primio na prijevoz, tj. nije u mogućnosti isporučiti pošiljku koja je označena u zrakoplovnom tovarnom listu. Razlozi te nemogućnosti mogu biti različiti, kao primjerice: predaja pošiljke neovlaštenoj osobi, zagubljenje pošiljke ili krađa robe. Prema obujmu gubitak može biti potpun ili djelomičan. Ako prijevoznik nije u mogućnosti primatelju predati cjelokupnu robu, riječ je o potpunom gubitku. Kod djelomičnog gubitka prijevoznik je u nemogućnosti predati onu količinu robe koja je predana na prijevoz i označena u zrakoplovnom tovarnom listu. Veličina dijela koji nije predan nije od značenja za postojanje djelomičnog gubitka. Ono što je karakteristično za potpuni i djelomični gubitak jest nepromijenjenost fizičkih osobina stvari.

Za razliku od gubitka, gdje se radi o nemogućnosti predaje količine robe, pri čemu kvaliteta robe ostaje nepromijenjena, uništenje zadire u fizičku supstanciju robe čineći je neuporabljivom. Uništenje također može biti potpuno ili djelomično. Slično uništenju i oštećenje dovodi do pogoršanja robe, a time i do umanjavanja njezine

¹⁷ Branko Jakaša, *Kopneno i zračno saobraćajno pravo*, Zagreb, 1969., str. 370.

vrijednosti. U pravnoj su teoriji sporni kriteriji za utvrđivanje uništenja, odnosno oštećenja. Pridružili bismo se autorima koji oštećenje definiraju kao pogoršanje vanjskog i unutarnjeg stanja stvari, pri čemu joj je vrijednost umanjena. Bitna je jedino promjena supstancije stvari, i to samo do određenog stupnja, jer ako je promjena supstancije takve prirode da stvar gubi uporabnu vrijednost, ne radi se o oštećenju već o uništenju robe. Kriterij razlikovanja uništenja od oštećenja robe je u intenzitetu propasti robe, vodeći računa o okolnostima svakoga konkretnog slučaja. Dok gubitak podrazumijeva kvantitativno umanjnje robe, kod oštećenja količina robe može ostati nepromijenjena.

U slučaju oštećenja robe primatelj je dužan uputiti protest prijevozniku. Varšavska konvencija određuje¹⁸ da prijam robe bez primjedaba od primatelja sačinjava pretpostavku osim protivnog dokaza, da je roba predana u dobrom stanju i sukladna dokumentu prijevoza. Haški protokol¹⁹ je obvezao primatelja da u slučaju oštećenja robe mora prijevozniku uputiti protest odmah nakon otkrivanja oštećenja, a najkasnije u roku od 14 dana od prijama robe. U nedostatku protesta u predviđenim rokovima nikakva se akcija ne može pokrenuti protiv prijevoznika, osim u slučaju prevare s njegove strane. Što se tiče sadržaja protesta, možemo primijeniti Opće uvjete IATA koji u članku 12.²⁰ kažu da reklamacija mora biti popraćena zadovoljavajućim opisom robe u pitanju naznačenjem približnog datuma štete i svim detaljima u pogledu same reklamacije. Varšavska konvencija određuje²¹ da je primatelj ovlašten koristiti se prema prijevozniku pravima koja proizlaze iz ugovora o prijevozu ako prijevoznik prizna da je roba izgubljena, ili ako po isteku roka od 7 dana²² poslije kojeg je ona trebala prispjeti, roba nije prispjela.

c) Slučajevi isključenja odgovornosti zračnog prijevoznika

Varšavska konvencija je utvrdila subjektivnu odgovornost zračnog prijevoznika za štetu na robi koja se prevozi. Čak je u Konvenciji stajala odredba²³ da u prijevozu robe prijevoznik nije odgovoran ako dokaže da je šteta proizišla zbog pogreške u pilotiranju, u upravljanju zrakoplovom ili u navigaciji i da su u svakom drugom pogledu on i njegovi organi poduzeli sve mjere potrebne da se izbjegne šteta. Zbog razvoja zrakoplovne tehnike Haški protokol je brisao²⁴ ove odredbe o pilotiranju i navigaciji, tako da se prijevoznik nije više mogao pozivati na ove slučajeve isključenja odgovornosti. I ovaj Protokol je polazio od pretpostavljene krivnje prijevoznika za štete na robi. Montrealski protokol br. 4 je usvojio objektivnu odgovornost zračnog prijevoznika za uništenje, oštećenje ili gubitak robe. Tako Protokol određuje²⁵ da je prijevoznik odgovoran za štetu nastalu u slučaju uništenja, gubitka ili oštećenja robe

¹⁸ Članak 26. stavak 1. Varšavske konvencije

¹⁹ Članak XV Haškog protokola

²⁰ Branko Jakaša, op. cit., str. 447.

²¹ Članak 13. Varšavske konvencije

²² U željezničkom (CIM - čl. 30) i cestovnom (CMR - čl. 20) prometu ovaj rok iznosi 30 dana

²³ Članak 20. stavak 2. Konvencije

²⁴ Članak X. Protokola

²⁵ Članak IV. stavak 2. Montrealskog protokola

pod uvjetom da se događaj koji je štetu izazvao dogodio za vrijeme zračnog prijevoza. Sljedeći stavak istog članka navodi slučajeve isključenja odgovornosti prijevoznika. Kaže se da prijevoznik nije odgovoran ako dokaže da je do uništenja, gubitka ili oštećenja robe došlo isključivo zbog jednog ili više sljedećih uzroka:

1. prirodna ili svojevrsna mana robe,
2. nepropisno pakiranje robe od strane osobe koja nije prijevoznik niti netko od njegovih službenika,
3. rat ili oružani sukob,
4. neki postupak organa vlasti izvršen u svezi s uvozom, izvozom ili tranzitom robe.

Prvi slučaj isključenja odgovornosti zračnog prijevoznika za štete na robi jest zbog prirodnih ili svojevrsnih mana robe. U transportnom pravu je općenito usvojeno načelo da prijevoznik ne odgovara za štetu prouzročenu prirodnim svojstvom ili vlastitom manom robe. Takve odredbe sadrže i propisi željezničkog²⁶ i cestovnog²⁷ prijevoza. Prirodnim svojstvom robe nazivamo takve normalne osobine robe koje je čine neotpornom prema normalnim rizicima prijevoza, tako da iz ovog razloga nastaje kvar, oštećenje, manjak ili gubitak robe. To su lako lomljivi predmeti i lako kvarljiva roba. Nije riječ o prirodi robe kao takve već o prirodi robe u odnosu na rizike prijevoza. Prirodno svojstvo robe je normalna karakteristika određene vrste robe općenito poznata, a mana robe je negativna karakteristika robe koja se, ako nije vidljiva, ne može pretpostaviti da postoji. Ako se zračni prijevoznik poziva na ovaj razlog isključenja odgovornosti, morat će dokazati da je upravo zbog ovog nastala šteta.

Drugi slučaj isključenja odgovornosti zračnog prijevoznika jest nepropisno pakiranje robe od strane osobe koja nije prijevoznik, niti netko od njegovih službenika. Ovo pakiranje zbog koga može nastati šteta može biti dvojak: bilo da ambalaže uopće nema, bilo da nije adekvatna robi koja se prevozi. Pakiranje je veoma važno zbog očuvanja količine i kvalitete robe koja se prevozi. Ono čuva robu tijekom prijevoza kao i u tijeku radnji ukrcavanja, pretovara ili iskrcavanja, kad se ona inače lako može oštetiti. Ako te radnje pakiranja ne vrši prijevoznik, prirodno je da on i ne odgovara za oštećenje robe. Prijevoznik će morati dokazati da je do štete došlo isključivo zbog nepropisnog pakiranja.

Dalje, prijevoznik neće odgovarati ako je do oštećenja robe došlo zbog rata ili oružanih sukoba. Ovaj razlog isključenja odgovornosti prevoznika zbog rata pojavljuje se u zračnom pravu i kod štete trećim osobama na zemlji zbog pada zrakoplova ili predmeta iz zrakoplova. Smatramo da bi zračni prijevoznik bio odgovoran za štetu na robi ako bi, znajući da je negdje izbio oružani sukob, odletio u to područje. Najzad, zračni prijevoznik neće odgovarati ako je do štete na robi došlo isključivo zbog nekih postupaka organa vlasti izvršenih u svezi s uvozom, izvozom ili tranzitom robe. Normalno je da za ove slučajeve oštećenja robe prijevoznik nije odgovoran.

Kao exculpacijski razlog Montrealski protokol br. 4 ne navodi višu silu koja je klasični exculpacijski razlog. U drugim granama prijevoza viša sila se spominje kao

²⁶ Članak 27. stavak 2. CIM-a

²⁷ Članak 17. CMR-a

osnova isključenja odgovornosti prijevoznika. Takve odredbe sadrži i CIM²⁸ i CMR²⁹. Ovakvim rješenjem odgovornost zračnog prijevoznika je znatno pooštrena.³⁰ Protokol br. 4 navodi³¹ da će prijevoznik biti djelomično ili potpuno oslobođen odgovornosti za štetu na robi ukoliko dokaže da je štetu izazvala ili joj pridonijela krivnja osobe koja traži naknadu.

d) Obujam odgovornosti zračnog prijevoznika

Visina ograničenja za gubitak, uništenje ili oštećenje robe nije se povisila Montrealskim protokolom br. 4. Ona je ostala ista kako ju je odredila Varšavska konvencija³², odnosno Haški protokol.³³ Prema Varšavskoj konvenciji, odgovornosti prijevoznika za slučaj štete na robi iznosi 250 Poenkare franaka po kilogramu.³⁴ Ovaj limit daleko je veći nego u drugim vidovima transportnog prava. Tako je maksimalna odgovornost željezničkog prijevoznika³⁵ 100 franaka po kilogramu, a cestovnog prijevoznika³⁶ 25 franaka po kilogramu. Montrealski protokol br. 4 mijenja³⁷ članak 22. Konvencije i određuje da se pri prijevozu robe odgovornost prijevoznika ograničava na iznos od 17 jedinica "Specijalnog prava vučenja" po kilogramu. Konvencija ne govori o kojoj težini robe je riječ ali, analogno cestovnom i željezničkom transportu, prihvatili bismo da je riječ o bruto težini robe. Specijalno pravo vučenja (Special Drawing Right - SDR) utvrđuje se onako kako ga je definirao Međunarodni monetarni fond. Vrijednost ove obračunske jedinice dobiva se prosjekom srednjih vrijednosti valuta onih 16 država koje su u razdoblju 1968. - 1972. sudjelovale u međunarodnoj trgovini s više od 1%. Montrealski protokoli su prvi sporazumi koji napuštaju zlatnu klauzulu i kao obračunsku jedinicu uvode specijalno pravo vučenja koju je definirao Međunarodni monetarni fond. Države koje nisu članice Fonda mogu na temelju nove jedinice (SDR) izvršavati obračun u svojim nacionalnim valutama, a države koje ne mogu prihvatiti SDR zadržavaju Poenkare franak kao obračunsku jedinicu.

Članak 22. Varšavske konvencije u redakciji Montrealskog protokola br. 4 određuje da se u slučaju gubitka, oštećenja ili zakašnjenja robe za određivanje granica odgovornosti prijevoznika u obzir uzima jedino ukupna težina one pošiljke ili onih pošiljaka o kojima je riječ. Ove odredbe nalazimo i u drugim vidovima prijevoza. No, zrakoplovno pravo ima i jednu odredbu koju ne sadrže pravni izvori drugih grana prijevoza, a to je da ipak gubitak, oštećenje ili zakašnjenje jednog dijela robe utječe na vrijednost ostalih

²⁸ Članak 27. stavak 2. CIM-a

²⁹ Članak 17. CMR-a

³⁰ U tijeku rada na Protokolu predlagani su i drugi slučajevi exculpacije kao primjerice: potresi, poplave ili napadi na civilni zračni promet. Ovi prijedlozi nisu usvojeni.

³¹ Članak VI. Montrealskog protokola

³² Članak 44. Konvencije

³³ Članak XI. Haaškog protokola

³⁴ Poenkareovi franci su francuski zlatni franci od kojih je svaki sastavljen od 65,5 miligrama zlata na 900 tisućitih finocā, prema Poenkareovom zakonu iz 1929.

³⁵ Članak 31. CIM

³⁶ Članak 29. CMR

³⁷ Članak VII. Montrealskog protokola br. 4

pošiljaka obuhvaćenih istim zrakoplovnim tovarnim listom. Za određivanje granica odgovornosti u ovom slučaju mora se uzeti u obzir ukupna težina ovih pošiljaka. Očito da se nastoji da kao osnovica za prijevoznikovu odgovornost služi sveukupna količina robe koja je zapravo izgubila na vrijednosti, a ne samo onaj dio koji je oštećen ili izgubljen. Moguće je da pošiljatelj u trenutku predaje pošiljke prijevozniku da izjavu o interesu za urednu isporuku robe i plati dopunske pristojbe. Tada će vozar morati platiti iznos do visine deklarativnog iznosa, osim ako ne dokaže da je ona veća od stvarnog interesa pošiljatelja za isporuku. Ova deklaracija veće vrijednosti uz plaćanje više vozarine bila je glavni razlog što se nije povećavao limit odgovornosti zračnog prijevoznika, jer su, u pravilu, te veće deklaracije omogućavale korisniku prijevoza povećati granice odgovornosti u slučaju gubitka, oštećenja ili zakašnjenja robe.

Jedna odredba Montrealskog protokola br. 4 o obujmu odgovornosti zračnog prijevoznika za štetu na robu zaslužuje da se njome nešto više zabavimo. Dok je Varšavska konvencija određivala³⁸ da se prijevoznik ne može pozivati na ograničenje odgovornosti ako je šteta nastala namjerno ili takvom greškom koja je jednaka namjeri i to prijevoznika ili osobe kojom se on u poslovanju služi, Haški protokol je mijenjao ovaj tekst u smislu da će prijevoznik odgovarati neograničeno ako je šteta proizišla iz čina ili propusta učinjenog s namjerom da se šteta prouzrokuje, ili bezobzirno spoznajom da će šteta vjerojatno nastati. Montrealski protokol br. 4 ne sadrži ove odredbe o odgovornosti prijevoznika preko limita. Dapače, Protokol određuje³⁹ da su granice prijevoznikove odgovornosti fiksne i predstavljaju maksimum ograničenja i ne mogu biti veće. Ovakvim rješenjem prijevoznik je stavljen u znatno povoljniji položaj nego što ga je imao ranije. Isto ovakvo rješenje je zastupljeno u Gvatemalskom protokolu, gdje je određivana granica odgovornosti zračnog prijevoznika za štete prema putniku. Mislimo da su oba ova rješenja neispravna jer favoriziraju prijevoznika na štetu korisnika prijevoza. Mislimo da uvijek kad je riječ o *dohusu* i *culpa lati* treba da je određena neograničena odgovornost zračnog prijevoznika. Ako pogledamo kako je to riješeno u drugim vidovima prijevoza, onda ćemo vidjeti da je u ovom slučaju u cestovnom prijevozu prijevoznik odgovoran neograničeno⁴⁰ odnosno željeznički prijevoznik odgovara do dvostrukog iznosa⁴¹ utvrđenog za slučaj oštećenja ili gubitka robe. Dakle, odredbe zrakoplovnog prava najviše favoriziraju prijevoznika.

e) Dokumenti koji se odnose na robu

Jedna od osnovnih tendencija u zračnom pravu jest tendencija ka pojednostavljivanju dokumenata koji se odnose na robu.⁴² Čitav odsjek III. Varšavske konvencije koja je člancima od 5. do 16. govorila o zrakoplovnom tovarnom listu, mijenja se odredbama Montrealskog protokola br. 4 i nosi naziv "Isprava o robu". Tehničke promjene koje su se zbile u manipulaciji robom i automatskoj elektronskoj obradi podataka

³⁸ Članak 25. Konvencije

³⁹ Članak XXIV. stavak 2. Montrealskog protokola br. 4

⁴⁰ Članak 29. CMR

⁴¹ Članak 37. CIM

⁴² Roger R. Nys, *Legal Aspect of the Carriage of Goods by Air*, European Transport Law, Antwerpen, br. 6 / 75, str. 717.

prilikom prijama robe nametnule su potrebu mijenjanja ovih članaka. Dok je Varšavska konvencija detaljno utvrđivala podatke koje mora sadržati zrakoplovni tovarni list, Haški protokol je te zahtjeve pojednostavio i utvrdio obvezu uvođenja i napomene o ograničenju odgovornosti zračnog prijevoznika. Haškim protokolom je bila utvrđena sankcija neograničene odgovornosti prijevoznika u slučaju formalnih nedostataka u prijevoznoj ispravi. Montrealski protokol nije zadržao to rješenje. On određuje da zrakoplovni tovarni list i potvrda o prijemu robe sadrže: 1) mjesto otpreme i mjesto opredjeljenja, 2) jedno od mjesta slijetanja ako se mjesto otpreme i mjesto opredjeljenja nalaze na teritoriju iste Visoke strane ugovornice i ako je jedno ili više slijetanja predviđeno na teritoriju neke druge države i 3) težina pošiljke.

Zrakoplovni tovarni list sačinjava pošiljatelj u tri originalna primjerka. Prvi primjerak nosi oznaku "za prijevoznika" i taj primjerak potpisuje pošiljatelj. Drugi primjerak nosi oznaku "za primatelja" i njega potpisuju pošiljatelj i prijevoznik. Treći primjerak potpisuje prijevoznik i predaje ga pošiljatelju poslije prijama robe. Ako na zahtjev pošiljatelja prijevoznik sačini zrakoplovni tovarni list, smatrat će se da radi u ime pošiljatelja sve dok se ne dokaže suprotno. Umjesto zrakoplovnog tovarnog lista može se uz suglasnost pošiljatelja koristiti svako drugo sredstvo kojim se utvrđuju podaci o prijevozu koji se treba izvršiti.⁴³ Ako se koristi kakvo drugo sredstvo, prijevoznik izdaje pošiljatelju, na njegov zahtjev, potvrdu o prijemu robe pomoću koje se može identificirati pošiljka i omogućiti uvid u podatke zabilježene u tom drugom sredstvu. Zrakoplovni tovarni list i potvrda o prijemu robe, sve dok se protivno ne dokaže, predstavljaju dokaz o zaključenju ugovora, prijemu robe i uvjetima prijevoza koji su u njemu navedeni.

Još je Haški protokol⁴⁴ predviđao mogućnost izdavanja prenosivog zrakoplovnog tovarnog lista, određivši da ništa u konvenciji ne sprečava stvaranje prenosivog zrakoplovnog tovarnog lista. Ovo uvođenje prenosivog zrakoplovnog tovarnog lista znatno je utjecalo na brže odvijanje trgovine s olakšicama bankarske prirode. To je dovelo do brže realizacije robe i omogućivalo da se vrši njezino zalaganje. Na brz način dobivana su gotova novčana sredstva i izvršavane razne bankarske operacije.

Kad ima više od jednog paketa robe, Montrealski protokol br. 4 utvrđuje da prijevoznik robe ima pravo zahtijevati od pošiljatelja da sačini odvojene zrakoplovne tovarne listove, a pošiljatelj ima pravo zahtijevati da mu prijevoznik uruči odvojene potvrde kad se upotrebljavaju sredstva, a ne zrakoplovni tovarni list. Nepridržavanje odredaba o sačinjavanju zrakoplovnog tovarnog lista nema utjecaja na postojanje ili važnost ugovora o prijevozu koji, i pored toga, podliježe pravilima Konvencije uključujući i pravila o ograničenju odgovornosti prijevoznika.

Pošiljatelj je odgovoran za točnost podataka i izjava u svezi s robom, koje je upisao ili su u njegovo ime upisani u zrakoplovni tovarni list, kao i za one podatke koje je sam dao ili su u njegovo ime dati da bi bili upisani u potvrdu o prijemu robe ili unijeti kao podaci registrirani na drugi način utvrđen u stavku 2. članka V. Montrealskog protokola br. 4. Pošiljatelj snosi odgovornost za svaku štetu koju prijevoznik ili svaka

⁴³ Članak V. stavak 2. Montrealskog protokola br. 4

⁴⁴ Članak IX. Haškog protokola

druga osoba prema kojoj je prijevoznik odgovoran, pretrpi zbog nepropisnih, netočnih ili nepotpunih podataka ili izjava koje je sam dao ili su dati u njegovo ime.

Prijevoznik snosi odgovornost za svaku štetu koju pošiljatelj ili svaka druga osoba prema kojoj je pošiljatelj obvezan pretrpi zbog nepravilnih, netočnih ili nepotpunih podataka ili izjava i izjava koje je sam unio ili su u njegovo ime unijeti u potvrdu o prijemu robe ili među podatke zabilježene na drugi način predviđene u stavku 2. članka V. Protokola.

Navodi u zrakoplovnom tovarnom listu i potvrdi o prijemu robe koji se odnose na težinu, dimenzije i pakiranje robe, kao i na broj paketa, vjerodostojni su dok se protivno ne dokaže, a oni navodi koji se odnose na količinu, zapreminu i stanje robe predstavljaju dokaz protiv prijevoznika samo ukoliko ih je ovaj provjerio u prisutnosti pošiljatelja i tu potvrdu potvrdio u zrakoplovnom tovarnom listu.

3. Nacionalno zakonodavstvo

U zakonima nekih država usvojena je objektivna odgovornost zračnog prijevoznika za štete na robi. Navodimo samo neke primjere:

U Velikoj Britaniji, po Common Law, javni prijevoznik mora preuzeti robu svima koji su spremni platiti cijenu, pod uvjetom da raspolaže prostorom za teret. On odgovara na temelju objektivne odgovornosti – strože nego čuvar uz nagradu. Naime, on odgovara kao osiguratelj.⁴⁵ Oslobađa se odgovornosti jedino ako dokaže da je šteta nastala zbog više sile, ratnih događaja, prirodnih svojstava ili mana tereta ili zbog greške samog pošiljatelja robe.

U Sovjetskom Savezu je 1952. godine bio donesen Zrakoplovni kodeks SSSR koji je utvrđivao objektivnu odgovornost zračnog prijevoznika za oštećenje, uništenje ili gubitak robe. Prijevoznik se mogao osloboditi odgovornosti ako bi dokazao da je šteta nastala zbog teške greške ili zle namjere pošiljatelja robe, vlastitih mana robe, a izuzetno i u slučaju više sile. Zrakoplovni kodeks SSSR iz 1961. godine je zadržao isti temelj odgovornosti zračnog prijevoznika. U članku 102. Kodeksa⁴⁶ kaže se da je zračni prijevoznik odgovoran za sigurnost robe od vremena ukrcavanja do predaje ovlaštenoj osobi. Prijevoznik će biti oslobođen odgovornosti kada dokaže da je gubitak, oštećenje ili uništenje robe nastalo zbog okolnosti na koje on ne može utjecati posebno: 1) greške pošiljatelja ili primatelja, 2) mana robe, 3) greške u pakiranju, 4) predaje na prijevoz robe bez navođenja u dokumentima prijevoza njihovih svojstava koja zahtijevaju posebne mjere čuvanja.

ZAKLJUČAK

Zračni prijevoz robe ima čitav niz prednosti pred ostalim vidovima prijevoza robe. Već je dugo u međunarodnom zrakoplovnom pravu prisutna teorija subjektivne odgovornosti zračnog prijevoznika za štete na robi.

⁴⁵ Georgette Miller, *Liability in international air transport*, Kluwer, 1977., str. 52.

⁴⁶ H. Y. Spanjard, *The Air Code of the Union of Soviet Socialist Republics*, Law in Eastern Europe, XIV., Leyden, 1967., str. 106.

Nagli razvitak zrakoplovstva i jačanje financijske snage transportera uvjetovali su potrebu mijenjanja oblika i limita odgovornosti zračnog prijevoznika. Prvi akt na međunarodnom planu, koji uvodi objektivnu odgovornost zračnog prijevoznika za štete nastale oštećenjem, uništenjem ili gubitkom robe jest Montrealski protokol br. 4 o izmjeni Konvencije za izjednačavanje nekih pravila koja se odnose na međunarodni zračni prijevoz, potpisane u Varšavi 1929. i izmijenjene Haaškim protokolom iz 1955. godine.

Pozdravili bismo donošenje ovog protokola jer objektivna odgovornost zračnog prijevoznika više odgovara potrebama našeg vremena. Smatramo prihvatljivim osnove isključenja odgovornosti zračnog prijevoznika za štete na robe koje navodi Montrealski protokol br. 4. Ne bismo mogli prihvatiti rješenje Protokola po kojem zračni prijevoznik uvijek odgovara do limita, čak i u slučaju ako je šteta proizišla iz čina ili propusta prijevoznika učinjenog s namjerom da se šteta prouzroči ili bezobzirno, spoznajom da će šteta vjerojatno nastati. Tu bismo zadržali neograničenu odgovornost prijevoznika kako je bila utvrđena ranije. Umjesto plaćanja naknade štete u francima, Montrealski protokol, kao obračunsku jedinicu, uvodi jedinicu specijalnog prava vučenja. Smatramo da je ovaj način plaćanja primjereniji današnjem vremenu. Mislimo da je dobro što je, polazeći od potreba suvremenog zrakoplovstva, Protokol utvrdio da se umjesto zrakoplovnog tovarnog lista može koristiti drugo sredstvo kojim se utvrđuju podaci o prijevozu robe koji treba izvršiti.

Montrealski protokol br. 4 donesen je 1955. godine i potpisao ga je veliki broj država a ratificirale ga ili mu je pristupilo 28 država. Kako je za stupanje na snagu Protokola potrebno 30 ratifikacija, to se nadamo da će ovaj Protokol u doglednoj budućnosti stupiti na snagu. To je za nas posebno zanimljivo jer je SFRJ bila ratificirala taj Protokol a novonastale države se na temelju prava slijeđenja smatraju vezane ovim Protokolom.

Summary

In this paper the author presents legal norms introducing objective liability of an air carrier for the damages to the goods transported by plane. At the international level this liability is governed by the Montreal Protocol No. 4, adopted in Montreal in 1975, which supersedes the Warsaw "Convention on Unification of Certain Rules Related to International Air Transport" from 1929, amended in the Hague in 1955. The Montreal Protocol No. 4 provides that the carrier is liable for the average caused by destruction, loss or damage to the goods, subject to the event causing the damage having happened during the air transport. The author also lists four cases of the exemption of the air carrier from the liability for the damaged goods.

Departing from technical changes having occurred in handling the goods and in the automatic electronic data processing during the reception of goods, the Protocol provides that, subject to consignor's consent, any document may be used instead of the Airway Bill as a means for identifying the facts about the transport of goods to be carried out.

The Montreal Protocol No. 4 has not come into force yet, since it has been ratified only by 28 countries, and for it to come into force, 30 ratifications are necessary.

The former SFRY had signed and ratified this protocol, and upon its dissolution the newly created states, including Bosnia and Herzegovina, declared they considered themselves bound, through succession, by this protocol.