

П Р И Л О З И

ПИТАЊЕ РЕВИЗИЈЕ ВАРШАВСКЕ КОНВЕНЦИЈЕ О МЕЂУНАРОДНОМ ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ

Ове јесени састаће се у Хагу Међународна конференција за ваздухопловно право, на чијем се дневном реду налази ревизија Варшавске конвенције о међународном ваздушном саобраћају.

У низу међународних конвенција из области ваздухопловног права Варшавска конвенција заузима несумњиво једно од најважнијих места јер она претставља скуп норми које регулишу међународни ваздушни саобраћај у свету. Ту конвенцију ратификовале су 44 државе из целог света (1). Стога је питање ревизије те Конвенције један веома деликатан проблем. Чисто правни изглед овога питања уско је повезан са супротним интересима и политичким моментима, и мишљења нису нимало сложена.

Упоредо са техничким развитком цивилне односно саобраћајне авијације, појавио се и читав низ проблема правне природе. При решавању тих проблема убрзо се дошло до закључка да примена општих правних принципа на проблеме и односе у ваздухопловству, често је или веома тешка или чак и немогућа. Тако, постепено, створен је читав низ нових правних правила, институција и принципа који су се искључиво примењивали ради решавања сложених проблема које је развој ваздухопловства постављао, пред правнике. На тај начин створено је ваздухопловно право које, на бази општих начела, прописује нове правне норме за решавање специфичних проблема који се јављају у области ваздухопловства.

Рад на пољу ваздухопловног права почео је углавном већ у првој деценији овог века (2) и још од самог почетка се радило на стварању једног међународног правног система који би, водећи рачуна о специфичним особинама националних правних система, створио правне норме које би се једнообразно примењивале у целом свету.

Већ 1919 створена је Међународна конвенција за ваздушни саобраћај (3), која је претстављала кодификацију међународног јавног ваздухопловног права. Ова тзв. Париска конвенција, која је данас замењена Чикашком конвенцијом од 1944, била је скуп правних

(1) Југославија је ратификовала ову конвенцију 27 маја 1931; објављена је у „Службеним новинама“ Југославије бр. 124 од 5 јуна 1931.

(2) Код нас први штампани рад из области ваздухопловног права био је, колико је то нама познато, већи чланак др. Људевита Крашковића: „Значни лијет и право, „Мјесечник“, 1912, бр. 3—12 (касније прештампан и посебно).

(3) Југославија ју је ратификовала 1 јуна 1922. В. најзначајнија дела о тој конвенцији у библиографији тезе: Anne Pignochet: La Commission Internationale de Navigation Aérienne, Paris, 1936.

прописа који су регулисавали несметани развој међународног ваздушног саобраћаја у свету и прописивали читав низ правила за тај саобраћај, од којих су нека била чисто техничке природе. 1925 створен је Међународни технички комитет ваздухопловних правних експерата (C.I.T.E.J.A.) (4) који је имао за задатак да припреми кодификацију међународног приватног ваздухопловног права. Као један од првих и најзначајнијих радова тог Комитета био је пројект једне међународне конвенције за решавање извесних проблема међународног ваздушног транспорта, који је на II Међународној конференцији за ваздухопловно приватно право 12 октобра 1929 у Варшави постао тзв. Варшавска конвенција која претставља међународну кодификацију приватноправних норми које регулишу ваздушни саобраћај.

Сама конвенција састоји се од 41 члана, једног допунског протокола и једног завршног протокола II Међународне конференције. Конвенција је подељена у пет глава. Прва глава расправља о свима питањима у вези са дефиницијом појма „међународног превоза“ на који се конвенција једино примењује. Друга глава говори о транспортним документима и подробно разматра сва питања у вези са путном картом, пртљажницом, ваздушним товарним листом. Трећа глава регулише веома осетљиво и важно питање одговорности у међународном ваздушном превозу. Четврта глава говори о комбинованим превозима. Најзад, последња, пета глава, садржи опште и завршне одредбе.

Брзи технички напредак ваздухопловства учинио је да, са временом, извесне одредбе те конвенције више нису у потпуности одговарале својој намени. С друге стране, примена конвенције показала је извесне њене недостатке. Отуд се већ убрзо после њеног стварања јавила и идеја о њеној ревизији. Поступак за ревизију конвенције предвиђен је у чл. 41. Према том пропису свака држава-уговорница могла је да две године после ступања на снагу конвенције затражи њену ревизију на тај начин што би од Владе Француске затражила сазив нове међународне конференције. Процедура ревизије била је прилично компликована јер, као што је на то указивао проф. Le Goff (5), међународна конференција би вероватно вратила предлог ревизије на проучавање и дефинитивну редакцију Комитету C.I.T.E.J.A., који би опет, после извесног времена, вратио свој дефинитиван предлог новој међународној конференцији која би тек онда могла да га дефинитивно усвоји. Овај чл. 41 био је израз жеље творца конвенције да она не буде изложена сувише честим и лаким модификацијама и ревизијама. Међутим, живот је показао да су ситне исправке конвенције биле потребне. Већ 1935, на свом VIII Конгресу, Међународна трговинска комора својим Резолуцијама (14 и 15) тражи ревизију Варшавске конвенције у жељи

(4) B. dr. M. Smirnov: C.I.T.E.J.A. — son activité-son organization, Thèse, Paris, 1936.

(5) Marcel Le Goff: Traité théorique et pratique de Droit Aérien, Paris, 1934, стр. 125.

да се створе нове и прецизније норме у погледу одговорности превозиоца за задоцњења авиона и у погледу транспортних докумената у ваздушном саобраћају. Ревизиони захтеви чули су се и са других страна непосредно пред Други светски рат који је прекинуо сваку делатност међународних организација из области ваздухопловног права. После рата, питање ревизије Варшавске конвенције било је у толикој мери сазрело да је С.И.Т.Е.Ј.А. на своме састанку у Каиру 1946, разматрао пројект конвенције који је припремио енглески делегат и познати стручњак из области ваздухопловног права, К. М. Beaumont (6). Кад је С.И.Т.Е.Ј.А. завршио свој рад и његове функције прешле на нов организам — Правни комитет Међународне организације за цивилну авијацију, која је установљена према Чикашкој конвенцији, на дневном реду тог новог организма једно од главних питања такође је била ревизија Варшавске конвенције. Правни комитет Међународне организације за цивилну авијацију одмах је створио нарочити поткомитет који је добио име Варшавског поткомитета и који је имао да припреми цело питање ревизије Варшавске конвенције. Од II сесије Правног комитета у Женеви, која је одржана од 28 маја до 18 јуна 1948, било је решено, и поред извесне опозиције појединих делегата, да се створи потпуни пројект нове конвенције која би заменила стару. Није била у питању само замена извесних застарелих одредаба већ коренита ревизија Варшавске конвенције која би захватила и саме принципе те конвенције. Као што је познато, основни принцип Варшавске конвенције у погледу одговорности за штете које могу настати за време једног међународног ваздушног превоза, био је примена објективне теорије одговорности, према којој се превозилац сматра одговорним за сваку штету насталу било услед авионске несреће или услед задоцњења у ваздушном превозу лица, ствари и пртљага (чл. 17, 18, 19). Као корелатив те објективне одговорности, која је била уведена услед великих ризика скопчаних са овим новим начином саобраћаја, Конвенција је у чл. 22 ограничила одговорност превозиоца на 125.000 француских франака (7) по једном путнику у путничком саобраћају, на 250 франака по 1 кг. робе и пртљага који путник преда на превоз и на 5.000 франака за цео пртљак који путник носи са собом. Али, чл. 25 Конвенције прописивао је да превозилац неће имати права да се користи овим ограничењем ако се штета догодила због његове зле намере, или услед какве погрешке која се, према закону суда пред којим се води спор, сматра као еквивалентна злој намери.

Варшавски поткомитет, на чијем је челу К. М. Beaumont, припремио је више пројеката нове конвенције. Први пројект од августа 1948 дискутован је на III сесији Правног комитета Међународне организације цивилне авијације у Лисабону у јесен 1948, на IV сесији у Монтреалу у лето 1949 и на V сесији у Таормину јануара 1950. Дру-

(6) Shawcross — Beaumont: *Air Law*, London, 1945.

(7) Реч је о тзв. францима Поенкаре који садрже 65,5 милиграма злата финоће 0,900.

ги пројект који је Варшавски поткомитет припремио, на основу датих примедба појединих делегација, фебруара 1950 дискутован је на VI сесији Комитета у Монреалу у лето 1950, на VII сесији у Мексику јануара 1951 и на VIII сесији у Мадриду ујесен 1951. Као резултат свих тих дискусија и датих примедба Варшавски поткомитет је на својој сесији у Паризу јануара 1952 дао дефинитиван текст пројекта конвенције. Пројект је обухватио 32 члана и значио је потпуно нову конвенцију.

Дугогодишњи рад експерта на припреми ревизије Конвенције показао је јасно да постоје извесна размимоилажења у погледу како саме нужности ревизије Варшавске конвенције тако и обима те ревизије. Пројект из 1952 наишао је на прилично оштру критику две велике међународне организације, Међународне трговинске коморе и Међународног удружења ваздушних превозилаца. И једна и друга организација сматрале су да постоји опасност да споразум који је 1929 постигнут у Варшави може и да се не постигне приликом дебате о једној новој конвенцији која би требало да замени Варшавску конвенцију. С друге стране, извесне државе, које су потписале Варшавску конвенцију, једва би дочекале ову прилику њене тоталне ревизије да из ње изађу. Обе организације препоручиле су наставак рада на проучавању начина модернизовања Варшавске конвенције путем једног допунског протокола који би био прихватљив за све државе-потписнице конвенције, а који би могле да прихвате и оне државе које тек мисле да приђу конвенцији. У таквој ситуацији Правни комитет Међународне организације цивилне авијације није могао да не поведе рачуна о овој опозицији према тоталној ревизији Конвенције и на својој IX сесији у Рио де Жанеиру 1953 одустао од израде дефинитивног пројекта нове конвенције и израдио пројект допунског протокола Конвенције, који Међународна дипломатска конференција за ваздухопловно приватно право у Хагу ове јесени треба да разматра и да га прихвати или одбаци.

Пројект Допунског протокола израђен у Рио де Жанеиру има 18 чланова и већина његових одредаба уствари претставља мање измене Варшавске конвенције у циљу њеног прилагођавања општем развоју ваздухопловства за последњих 25 година. Те мање измене би вероватно биле примљене без устезања од огромне већине држава-потписница Варшавске конвенције. Али је овај протокол дао и две битне измене конвенције. Првом изменом протокол је повисио за 60% границу одговорности превозиоца повећавши је у путничком саобраћају на 200.000 франака по једном путнику. Другом изменом Протокол је дао нову редакцију чл. 25, према којој се превозилац неће моћи користити одредбом Конвенције о ограниченој одговорности само ако се докаже да је штета проузрокована актом превозиоца или његових органа који је учињен са намером да се причини штета. Ове две битне измене Конвенције уствари су уско повезане једна са другом и значе један компромис између интереса превозиоца и корисника ваздушног саобраћаја. Јер док нова редакција чл.

25 практично значи да је превозилац сада увек сигуран у ограничену одговорност (сем у случају да је реч о свесној саботажи или о самоубилачкој намери), дотле повећање границе одговорности на 200.000 франака значи једну противмеру у корист путника. Уствари првобитно је било решено да се, на захтев земаља где се дају високе отштете за несрећне случајеве у унутрашњем ваздушном саобраћају, повиси граница одговорности по Варшавској конвенцији, а касније као противмера која би требало да задовољи превозиоце, дата је нова редакција чл. 25 која им даје сигурност у ограничену одговорност. Међутим, тај компромис изгледа никада није задовољио. Делегације које су тражиле повећање границе одговорности тражиле су дуплирање или чак и триплирање предвиђених сума, а добиле су повећање од свега 60%. С друге стране, превозиоци ће имати да плаћају веће премије на већа осигурања.

Пројект Допунског протокола наишао је на велику опозицију и код превозилаца, и код корисника. Али се већ сада чују разни компромисни предлози. Мислимо да је најреалнији међу њима предлог швајцарског правника Гулдимана (8) који тражи да се за Хашку конференцију припреме два пројекта измена конвенције. Један би претстављао скуп корисних и мањих измена Конвенције, по којима би се споразум брзо постигао и које би одмах могле да ступе на снагу. Други пројект би био велики теориски рад у виду Протокола Рио или чак у виду потпуно нове конвенције типа једног од предлога К. М. Beaumont-а. У случају да Конференција постигне споразум по том ширем предлогу — он ће се примити као нова Варшавска конвенција. Али, ако се споразум не постигне, онда би се могао примити бар овај ужи предлог чије би примање значило модернизовање Конвенције и боље решење многих практичних питања.

Др. М. Смирнов

(8) Dr. Werner Guldیمان: Das Warschauer Lufttransportabkommen-Die Revisionsbemühungen, „Neue Zürcher Zeitung“ од 26 фебруара 1955.