

„Природно право или право разума“ је претстављало филозофију права времена рационализма. То је била теорија о држави којој је у основи лежала велика вера у моћ човекових разумских снага. Својом механицистичком садржином у тумачењу односа међу људима која се изразила у уговорној концепцији постанка државе да би ова осигурала „урођена“ природна права човекова, природно-правна теорија је на идеалистички начин објашњавала врло сложени друштвени живот. — „Природно право“ је изражавало уверење о великој снази „употребителног“ ума, али тек „Полиција“ као правничка грана претставља практичну област у служби државе којој је изнад свега стало до свеколике „тишине“ у држави, где је све склопљено као у неком јединственом организму. — Основне поставке науке „Полиције“ у схватањима просвећеног апсолутизма истицале су: (1) незнање је највећи непријатељ благостања и среће човекове; (2) сиромаштво је први узрок свих злочинних дела. Због тога се примарном дужношћу државе сматра рад на побољшању материјалног стања, и то опет посредством просвећивања.

Ако „Природно право“ и „Полиција“ претстављају групу стручних, правничких дисциплина, „Статистика“ је на почетку рада Правног факултета Лицеја предмет општег правничког образовања.

Можда се ни у једном делокругу друштвеног рада не показује толика повезаност и условљеност јавног образовања од владајућег класног схватања као у случају правничког образовања. Особито у оној фази формирања србске државе када су избиле све тенденције како према турској сизеренској власти, тако и у унутрашњем животу, види се јасно усмереност државноправне теорије излагане у настави „Правословног“ факултета на Лицеју у Крагујевцу и Београду.

Др. Владимир Грујић

## ОДГОВОРНОСТ ПРЕВОЗИОЦА У ВАЗДУХОПЛОВНОМ ПРАВУ

(Међународна дипломатска конференција о ревизији Варшавске конвенције — Хаг, 6—29 септембра 1955)

Питање ревизије Варшавске конвенције од 12 октобра 1929 било је несумњиво одавно сазрело с обзиром на брзи развој ваздухопловства у свету и многе промене које су се десиле у домену ваздушног саобраћаја за последњих 26 година (1). Међутим, из тактичких разлога било је решено да се ревизијом не ствара нова конвенција већ као база за ревизију спреми један допунски протокол који би донео нова решења за најважнија питања. Такав протокол био је израђен на IX сесији Правног комитета Међународне организације за цивилну авијацију (касније назвату у овим излагањима ИСАО) у Рио де Жанеиро од 25 августа до 12 септембра 1953. Тај протокол је послужио као основни документ за дискусију Међународне конференције за ваздухопловно приватно право која је ради ревизије Варшавске конвенције била сазвата у Хагу за 6 септембар 1955.

Хашка конференција која је трајала од 6 до 29 септембра 1955 године и која је завршена потписивањем допунског протокола који у главним линијама ревидира Варшавску конвенцију, претставља догађај који је од приличног интереса за развој ваздушног саобраћаја у свету. Одредбе допунског протокола уз Варшавску конвенцију су од великог практичног и теориског значаја и за развој тог саобраћаја у нашој земљи. Југославија као земља ваздушног транзита треба да постане, раније или доцније, један од важних центара међународног ваздушног саобраћаја благодарећи свом изванредном географском положају на најкраћем путу између Запада и Истока. Стога, све што се односи на стварање нових правних норми у тој области непосредно интересује нашу земљу тим пре што ће извесне одредбе новог Допунског протокола имати директних последица на развој ваздушног саобраћаја преко територије Југославије са реперкусијама на производне трошкове тог саобраћаја, повећањем премија осигурања, измењеним режимом одговорности, итд.

Хашка конференција је била отворена у Хагу у згради Академије за међународно право и Палате Мира у Хагу у присуству 136 делегата из 44 државе које су потписале ову важну међународну конвенцију. Конференција је сазвата на иницијативу ИСАО који претставља једну од агенција Организације Уједињених нација, а на позив холандске владе. Претседавао је познати холандски правник Dr. D. Goedhuis, ванредни професор Лејденског универзитета и холандски ваздухопловни аташе у Лондону који је у своје време био један од стваралаца Варшавске конвенције а који је написао многа дела о Варшавској конвенцији (2). Већ сама чињеница да је конференција трајала 23 дана иако је имала пред собом већ готов текст Протокола у Рио показује да је компромисно решење, које је најзад постигнуто потписивањем Допунског протокола од 29 септембра 1955, било плод многих дискусија.

Протокол Рио имао је 18 чланова и предвиђао је доста опсежну ревизију Варшавске конвенције. На самој конференцији преовладао је дух што мањег ревидирања конвенције, да би се сачувала њена целина. Треба одмах рећи да су на конференцији присуствовали делегати како Западне хемисфере са САД и земљама Латинске Америке тако и многе земље Европе, Азије, Африке и Аустралије. Углавном, конференција је успела да обиђе политичка размимоилажења и једино је одбила да призна мандат источнонемачком делегату, али је зато решила да се ратификациони документи Допунског протокола депонују код владе НР Пољске као што је то био случај и

(1) В. др. М. Смирнов: Питање ревизије Варшавске конвенције о међународном ваздушном саобраћају, *Анали Правног факултета*, Јул—Септембар, 1955, стр. 329.

(2) Главна дела Dr. D. Goedhuis-a о Варшавској конвенцији су: *La Convention de Varsovie*, La Haye, 1933; *National Airlegislations and the Warsaw Convention*, La Haye, 1937; *Observations concerning Chapter III of the Warsaw Convention*, La Haye, 1931; *Les contrats de charte et de louage des aéronefs en connexion avec la Convention de Varsovie*, 1932.

пре рата са ратификационим инструментима саме Варшавске конвенције. Дискусије на конференцији више су се тицале принципијелних правних питања и њихове реперкусије на економику ваздушног саобраћаја. Интересантно је напоменути да су међу 26 потписника Допунског протокола налази СССР, неке земље Источног блока, многе државе Европе али не и САД и Енглеска које нису потписале Протокол из формалних а не принципијелних разлога. Стога на цео Допунски протокол треба гледати као на један компромис који је тежио да изглади разлике у мишљењима да би се дошло до заједничког решења.

Ако би се све измене које је Протокол учинио у Варшавској конвенцији груписале, видело би се да се оне углавном односе на упрошћавање докумената међународног ваздушног саобраћаја, повећање граница одговорности превозиоца, нову редакцију чл. 26 Конвенције који предвиђа искључење ограничене одговорности, могућност увођења преносивости ваздушног товарног листа и на укидање појма наутичке грешке као разлог за искључење одговорности превозиоца. Да погледамо редом те измене.

*Упрошћавање докумената ваздушног транспорта.* — Читаво II поглавље Варшавске конвенције са својих 14 чланова посвећено је у детаље документима ваздушног саобраћаја. Од стране ваздушних превозиоца већ је одавно тражено да се ти прописи упросте јер садрже многе непотребне одредбе које само компликују и успоравају обављање ваздушног саобраћаја. У том погледу конференција је изашла у сусрет жељама превозиоца и знатно је упростила и скратила одредбе које говоре о документима ваздушног саобраћаја.

*Повећање граница одговорности превозиоца.* — Као што је познато Варшавска конвенција почива на начелу објективне одговорности са корекцијом у виду ограничења суме те одговорности на износ од 125.000 златних франака по путнику. Међутим, нарочито у земљама где је уобичајено приватно осигуравање на веће износе (као напр. САД и др.) одавно је већ тражено да се ова граница повећа. Теориски, ово тражење је оснивано на чињеници да је развој ваздухопловне технике и сигурности ваздушног саобраћаја за последњих четврт века учинио непотребним свако заштитавње ваздушног саобраћаја што је било главни разлог ограничавања одговорности превозиоца. Најзад, многи практично образлажу свој захтев за повећањем границе одговорности падом вредности новца за ових 26 година. Треба одмах рећи да је Протокол Рио предвиђао повећање од 60%, на 200.000 златних франака, а да су на конференцији изнеги предлози којима је тражено дуплирање па и триплирање тих цифара. Да би се некако задовољили сви захтеви, конференција је нешто повећала предлог у Рио тако да је Допунски предлог предвидео границу од 250.000 златних франака по настрадалом путнику. Практични значај ове мере је јасан. Повећана свота осигурања резултираће у повећаним премијама осигурања.

што ће у крајњој линији повећати опште трошкове ваздушног саобраћаја и већ на конференцији чули су се веома оштри протести против тог повећања (напр. од стране држава Латинске Америке).

*Нова редакција чл. 25 Варшавске конвенције.* — Чланом 25 Варшавска конвенција је хтела да изузме од привилегије ограничења одговорности оног превозиоца који је својом небригом или грешком допринео наступању штете. Стара редакција чл. 25 предвиђала је да превозилац неће моћи да се користи ограничењем своје одговорности ако се штета догодила због његове зле намере или услед такве погрешке која се, према закону надлежног суда пред којим се води спор, сматра као еквивалентна злој намери. Како је Конвенција давала избор четири таква суда може се замислити какве су разлике у тумачењу те одредбе и процени квалитета грешка превозиоца могле да настану и стварно су настајале. Ради тога већ је Протокол у Риу предложивши повећање ограничене одговорности превозиоца на 200.000 златних франака дао и нову редакцију чл. 25 коју је тако пооштрио да је превозилац сад био лишен ограничене одговорности само у случају ако се докаже да је штета проузрокована актом превозиоца или његових органа извршеним са намером да се штета учини. Пре свега, у ваздухопловним несрећама скоро је немогуће доказати намеру оштећења а друго, као што је то добро приметио један познати експерт ваздухопловног права, једина реална комбинација је ту саботажа или самоубилачка намера. Стога је ова редакција на конференцији наишла на веома велико неодобравање тако да се дуго морала тражити друга формула. Дефинитивна формула која је најзад примљена показује онај исти дух компромиса који провејава кроз цео Допунски протокол. Наиме у редакцији новог чл. 25 каже се да превозилац неће моћи да се користи ограничењем своје одговорности било да се докаже његова намера оштећења, било да се бар докаже да је његово држање било непромишљено (*téméraire*) с тим да постоји вероватноћа да је био свестан последица које то његово држање може имати у погледу наступања штете. Ова веома компликована формула која је притом и доста нејасна била је једини начин да се постигне компромис између захтева претставника превозиоца који су тражили извесну компензацију због повећане границе њихове одговорности и претставника корисника који нису хтели да дозволе да се превозилац чија се небрижљивост може доказати приликом наступања извесне штете, користи ограничењем одговорности.

*Преносивост ваздушног товарног листа.* — Многи пројекти ревизије Варшавске конвенције предвиђали су увођење преносивости ваздушног товарног листа аналогно коносману у поморском праву. С обзиром на велику улогу коју је коносман као преносива хартија од вредности одиграо у развоју теретног поморског саобраћаја, многи правници и у области ваздухопловног права сматрају да ту институцију треба увести и у ваздушном саобраћају. Иако, с обзи-

ром на брзину ваздушног саобраћаја, практична вредност преносивости ваздушног товарног листа засад не значи много јер транспортни документи путују истим авионом којим иде и роба, конференција се изјаснила повољно у погледу уношења једног новог члана у Конвенцију којим би се отворила врата евентуалном увођењу преносивости ваздушног товарног листа.

*Укидање појма наутичке грешке као разлога за искључење одговорности превозиоца.* — Из поморског права у стару редакцију Варшавске конвенције ушла је одредба чл. 20, ст. 2, према којој је при превозу робе и пртљага превозилац био ослобођен одговорности ако би доказао да је штета последица грешке у самој пилотажи, вођењу авиона или самој навигацији и да су у сваком случају он и његови службеници предузели све мере да би се штета избегла. То је појам наутичке грешке који је пресађен у ваздухопловно право али без успеха јер у пракси никад није могао да се примени. Конференција је решила стога, а то је предложио и Протокол Рио да се одредба чл. 20, ст. 2, укине.

Од осталих измена треба опоменути и одредбу којом се службеници превозиоца у погледу ограничења њихове одговорности изједначају у свему са самим превозиоцем.

Протокол је потписан од претставника 26 држава и сад треба да буде ратификован од стране парламената тих држава. И ту је конференција желела да очува по сваку цену јединство Варшавске конвенције с тим да Протокол стварно буде измена те конвенције коју ће практично примити све њене потписнице. Стога је одређен неуобичајено високи број ратификација које треба да претходе његовом ступању на снагу. Наиме конференција је предвидела да ће Допунски протокол од 29 септембра 1955 ступити на снагу тек кад се код пољске владе депонују ратификациони инструменти 30 држава-потписница конвенције. Многи сматрају тај број превисоким и на основу искуства са ратификовањем других међународних конвенција проричу да ће Протокол ступити на снагу кроз десет година. За то време постојаће извесно двојство које ће психолошки смањивати значај Варшавске конвенције и појединих њених одредаба и утицати на судије у погледу тумачења спорних одредаба. Али и онакав какав је, Допунски протокол претставља резултат напорног рада чија је идеја водилја била жеља да се очува јединство једног важног међународног документа који носи потписе држава са свих пет континената и чије би отказивање значило назадовање на пољу међународне сарадње.

Др. М. Смирнов.