

и бирократска служба, јер се иначе претвара у пасивни и незаинтересовани технички апарат. Политичко-извршни центар не може се одвојити од вршења управних послова, јер губи контакт са стварношћу и активним проблемима живота и рада људи и кретања друштва. Исто тако је извесно да органи који располажу овом извршном функцијом не могу бити пасивни извршиоци и само једна „истурена рука“ претставничких тела. Извршна функција је везана са стварношћу и стручним апаратом и зато се извршни органи, чак и у систему примене скупштинске владавине, јављају као значајни иницијатори и покретачи активности претставничких тела. У овом смислу је битно јачати активност и стваралачки утицај претставничких тела, успоставити одговорност извршних органа а не вршити *apriori* ограничење иницијативности и самосталној активности ових органа.

Битни проблем органа који врши извршну функцију састоји се у демократизацији друштва, у развијању механизма друштвеног самоуправљања и у успостављању друштвене одговорности и јачању способности, стваралачког смисла и политичког такта извршних органа државног механизма.

Др. Јован Ђорђевић

## САВРЕМЕНА СХВАТАЊА О РАЗВОЈУ ОДНОСА МЕЂУНАРОДНОГ И ВАЗДУХОПЛОВНОГ ПРАВА

Последњих година, нарочито од 1950, Удружење за међународно право (*International Law Association, ILA*) поклања све већу пажњу ваздухопловном праву. То је по себи већ довољно да покаже значај и актуелност ове материје. Значај и актуелност ваздухопловног права и проблема повезаних с њим у очима овог познатог удружења истичу се посебно и чињеницом да ниједној дисциплини није дато толико места на његовим редовним конференцијама. Секција ваздухопловног права удружења има на дневном реду просечно три проблема на овим састанцима.

Од 1950 наовамо, између осталог, разматрана су питања правног положаја ваздухопловства, правног положаја санитарског ваздухопловства за време рата, признање и извршења судских одлука из ваздухопловног приватног права, проблема суверености у вези с могућностима кретања изнад земљине површине и стварање једног међународног суда за ваздухопловне ствари. Последње три теме дискутоване су на Конференцији у Дубровнику, 1956, иако је рад на њима почео још 1954 поводом Конференције у Единбургу (1). Нова Конференција у Њујорку, 1958, има на дневном реду поново питање међу-

(1) B. The International Law Association: Report of the Fortyseventh Conference, Dubrovnik, 1956. — Изд. London, 1957.

народног суда за ваздухопловне ствари (2), поново ограничење начела суверености у вези са кретањима изнад земљине површине (3) и, као нову тему, правни положај ваздухоплова с обзиром на кривична дела извршена на њему (4).

Три теме, које су на дневном реду претстојеће Конференције, претстављају материју на коју се углавном односи све што је у међународној литератури објављено у последње време. Отуда, иако реферати по овим темама још нису подељени, неколико начелних запажања, тим поводом, могу да допринесу ближем уочавању садржине питања која ће бити разматрана.

I. — Још пре Конференције у Дубровнику, 1956, појавио се нацрт једне међународне конвенције са циљем стварања међународног суда за спорове из области међународног ваздухопловног приватног права. Идеја оваквог суда није нова. Она је још пре Другог светског рата била предмет дискусије у оквиру тадањих међународних ваздухопловних организација. Ствар је у томе што је остало још доста делова ваздухопловног приватног права који нису унифицирани тзв. Варшавском конвенцијом, 1929, па празнине које су услед тога настале стварају несклад и колизије у тој правној области. Будући да се до данас није успело са потпуном унификацијом ове правне гране (5), остало се више или мање у истој ситуацији у којој и некад, — и тиме се правда ова иницијатива.

Међутим, као што оснивање сваког сталног међународног суда уопште собом повлачи мноштво правних проблема, већ почев од предлога оснивања таквог суда, може се рећи да је то тако и у овом случају. По природи ствари ти проблеми мање задиру у садржину правне области поводом које се предлаже суд у питању. Штавише, у области ваздухопловног права изгледало би чак практичним решењем унификације и даљег развоја тог права посредством оваквог суда, поготову с компетенцијама које му се дају. Али, проблеми који се овим отварају у области међународног права и међународних односа уопште, како се то показало још на Конференцији у Дубровнику, већ тада су доводили у питање читаву ову иницијативу.

Реферат по овом питању, и нацрт конвенције приложен уз њега, предлаже оснивање једног међународног организма, како је речено, са задатком регулисања међународних спорова из односа ваздухопловног приватног права. Тај нов организам, Суд, треба да обезбеди једнообразност тумачења постојећих међународних конвенција, да олакшава закључивање нових и олакша и убрза међународно извршавање његових одлука. Суд ради у два односно три степена: у

(2) Није сигурно да ће референт на Конференцији у Дубровнику, француски професор P. Chauveau, поновити и допунити свој извештај и у Њујорку. Ипак, он је главни редактор како реферата тако и нацрта конвенције о суду.

(3) Као и на Конференцији у Дубровнику, референт ће бити холандски професор D. Goedhuis.

(4) Референт амерички професор Arnold W. Knauth.

(5) В. Др Борко Николајевић: Нова фаза Ваздухопловног транспортног права, „Југословенска ревија за међународно право“, бр. 2/1956.

првом, на територији сваке државе уговорнице; у другом, као апалационам, код надлежног већа у седишту Суда, — и евентуално у трећем, као ревизионом, у пуном саставу Суда (*Assemblée Générale*). *Ratione materiae* Суд поступа, према изричитим одредбама нацрта, кад је у питању нека конвенција која садржи унифицирана правила ваздухопловног приватног права или конкретни случај обухваћен таквом конвенцијом; *ratione personae*, за сва физичка и правна лица чија су права и дужности регулисана таквом конвенцијом. У свим овим питањима и у корист свих заинтересованих Суд може да буде и консултативни орган. Дефинитивне одлуке било из ког степена имале би снагу пресуђене ствари и државе - уговорнице обезбедиле би им егзекватуру. Егзекватура би могла бити ускраћена само из општих процесних разлога (легитимација, формална исправност одлуке и *ordre public*); ако је ствар већ пуноважно пресуђена од другог суда; ако су у спору употребљена недозвољена процесна средства или ако једна страна у спору није била упозната с процесним радњама и одлуком. Иначе, ревизија о суштини ствари (*révision au fond*) није дозвољена.

Судећи по тексту нацрта пада у очи разлика у задацима суда, према уводним одредбама и у даљем тексту (6). Према уводним одредбама задачи су тумачење конвенције, активирање закључивања нових конвенција и убрзање и обезбеђење извршавања донетих одлука; у даљем тексту нацрта говори се само о активирању извршавања одлука овог суда. Према томе, нацрт конвенције не даје ближа правила ни о садржини ни о процедури тумачења конвенције, нити то говори кад је у питању активирање нових таквих конвенција. Ове пак две компетенције суда, као стваралачке, важније су од оне треће, будући да у идеји целе ствари лежи напор ка унификацији међународног ваздухопловног приватног права. Отуда, очигледно није довољно остати само при овако уопштеним декларацијама о горњим двема активностима.

Сама по себи идеја тумачења па и активирања стварања нових одредаба, у овој области, иако недовољно изражена, карактеристична је и скреће на себе пажњу. У резултату, у крајњој линији, овај суд треба да постане творац новог ваздухопловног приватног права, међународни законодавац у својој надлежности, чиме практично замењује досадашњу праксу. Може се стога поставити питање да ли се оваквим предлогом нашло срећно решење, јер међународно ваздухопловно приватно право претставља специфичну правну област која, баш због свог значаја, претпоставља међународно уговорно регулисање. Она то захтева посебно и управо из разлога који одлажу брзо стварање тог система у целини, разлота који у крајњој линији леже у неједнаким могућностима појединих земаља у тој области.

---

(6) Нацрт ове конвенције у ствари је други по реду. Први је припремио Р. Chauveau, а други је на основу првог припремио Комитет за ваздухопловно право, у смислу одлуке из Дубровника. Нацрти се у неким појединостима разликују, али су у основи исти.

С обзиром на то изгледа природнији досадашњи метод, иако спорији од предложеног метода унификације помоћу готових решења посредством предложеног суда.

Остале надлежности суда нису ништа мање карактеристичне. Како је речено *ratione loci* надлежност суда у првом степену организована је уствари на национално-међународној основи. Из недовољног прецизног текста конвенције изгледа да треба разумети да тим фактом један одређени национални Суд постаје међународни, као део предложеног јединственог међународног суда. Сама таква организација очигледно није без својих проблема. У првом реду, ма колико теориски изгледало изводљиво, претходно би требало расправити мноштво посебних питања односа овог суда и националног судства уопште и предложеног суда и међународног судства уопште. Међутим, ово је само један део тих проблема. Други произилазе из надлежности ових националних судова као међународних, и предложеног међународног суда, *ratione materiae*. Решавајући случајеве међународног ваздухопловног приватног права, према нацрту, национални судови примењују *lex fori*, како за поступак тако и за материјално ваздухопловно приватно право. Оба та права, будући непотпуна, допуњавају се међународним приватним правом према домаћем праву суда, — што претставља исту ситуацију коју имамо и без предложеног суда. Могућност рада на унификацији појавила би се тек ако би једна страна у спору затражила интервенцију друге инстанце, или пуног састава суда. То, међутим, изазива ново питање права које ће те више инстанце примењивати. Нацрт не говори које је то право. Рекло би се да ни ту не долази у обзир друго до право *legis fori*. У резултату имали би смо унификацију међународног ваздухопловног приватног права, ако је то глави израз, саобразно праву које примењује земља седишта суда.

Трећи задатак предложеног суда, једини подробно разрађен у нацрту, извршење судских одлука у стварима међународног ваздухопловног приватног права, привлачи посебну пажњу. Ово питање опште познато као део знатно пространијег питања о признавању и извршавању страних судских одлука, посебно у грађанскоправним стварима, састоји се у тешкоћама остваривања таквих одлука због процесних тешкоћа којим поједине земље уствари ограничавају дејство тих одлука. Што се тиче међународног ваздухопловног приватног права, по овом питању излаз је тражен још у једној форми у оквиру ILA. На Конференцији у Дубровнику, 1956, а и пре тога у Единбургу, 1954, дискутован је проблем признања и извршења судских одлука из ове области (7). Том приликом реферат о признању и извршењу судских одлука био је заснован на преседану из члана 55 двеју Конвенција за превоз путника, пртљага и робе железницом (CIV и CIM), из 1952. По овој одредби, одлуке донете у контрадик-

(7) В. нап. 1. — О ранијем раду в. Report of the Forty-sixth Conference, Edinburgh, 1954. Изд. London, 1955.

торном поступку или, ако то није, од стране надлежног судије, ако су постале извршне по законима који вреде за суд који их је донео, постају извршне и у свакој другој држави-уговорници, уз уобичајене формалности, и без ревизије суштине ствари (*révision au fond*). Уз мноштво несумњиво корисних аргумената референт је доказивао да нема разлога који би искључивали примену овог правила и у међународном ваздухопловном приватном праву, будући да све саобраћајне гране у већој или мањој мери иду ка сличним решењима.

Конференција у Дубровнику сложила се у начелу с овим мишљењем. Међутим, што се тиче конвенције о предложеном суду и у вези с њеном садржином, горње мишљење тиче се тзв. позитивног међународног ваздухопловног приватног права. Отуда није правилно мишљење, које се ту и тамо појављује у литератури, да се проблем извршења судских одлука у овој материји предлогом конвенције о суду поново појављује. Мишљење које је усвојено на Конференцији у Дубровнику односи се на ваздухопловно право у садашњем стадијуму, које примењују национални судови и тиче се њихових одлука, — а не односи се на право које треба да ствара предложени суд и на његове одлуке. То су две правне области. Отуда питање у каквом односу су те две правне области. Ако би се претпоставило да те две области могу да постоје паралелно, могло би се рећи да је део предлога по признању и извршењу судских одлука, из нацрта о предложеном суду, сувишан, пошто се извршност одлука судова уопште може постићи и редовним путем. Али, како се чини, нацрт предлаже апсорбовање и централизовање међународног судства код једног тела. Он, тако, стварно иде на искључивање домаће надлежности судова онако како је она постојала досад. Стога, у најмању руку, у том случају решење са конференције у Дубровнику је сувишно.

Најзад, као карактеристичност предлога суда треба истаћи и његов персонални састав. Предложено је да тај суд буде састављен од одређеног броја судија који, поред општих моралних и интелектуалних квалификација, треба да располажу доказаном стручном спремом на пољу међународног ваздухопловног приватног права. Тај део предлога показује две ствари. Прво, одређеност броја судија једног међународног суда увек отвара проблеме правилног обезбеђења равноправног учешћа, кључ избора и претстављање заинтересованих земаља у том суду. То се питање и овде поставља. Друго, што овде изгледа важније, предложени суд уствари има професионални карактер, судећи по квалификацијама потребним за избор судија. Ова друга страна проблема избора судија практично искључује прву, будући да приоритет који имају добри познаваоци проблема о којима је овде реч недвосмислено води малом броју правника окупљеном у исто тако малом броју светских ваздухопловних центара. То пак, даље, има две нове последице које треба посебно поменути.

Према нацрту, како је већ споменуто, у првом степену суди национални суд. То је обично редован суд, чији је састав организован из редова државних судија. Тај суд постаје нижи, првостепени орган међународног суда састављеног по логици ствари из судија сасвим различите формације, у ствари професионалних познавалаца ваздухопловства, који већ по том основу и из мотива који не морају бити идентични са схватањима редовних судија, желе и раде на унификацији међународног ваздухопловног приватног права. Очигледно, овде је неизбежно питање односа чланова судског колегијума и њихових схватања о праву о коме је овде реч, исто онако као што је неизбежно питање односа правних поредака земаља из првог степена и правног поретка земље седишта суда.

Друга последица отвара читаво претходно политичко питање. По замисли изложеној у нацрту, тумачећи и примењујући став и добрим делом стварајући или учествујући у стварању нових правних правила у овој области предложени суд искључује домаћи правни поредак из активности на том пољу. Он га истовремено искључује и из међународног учешћа у регулисању ваздухопловних односа. Предложени суд узима на себе и домаћу и међународну иницијативу на овом пољу, чиме практично подређује домаћи правни поредак неком другом, који чак није ни међународни, већ поредак који треба да буде резултат професионалних схватања о начину регулисања односа у оквиру једне привредне активности. Кратко речено, ишло би се на стварање специфичног професионалног права, везаног за законитости које су у сваком случају неједнаке за бројне заинтересоване земље.

II. — Проблем правног положаја ваздухоплова с обзиром на кривична дела извршено на њему већ је једном узиман у разматрање уз главно питање о правном положају ваздухоплова на Конференцији Удружења у Луцерну, 1952 (8). Тада је одлучено да се приступи припреми једног нацрта конвенције о овом питању. Несумњиво све већи значај овог проблема, а и у смислу поменутог предлога, довело је до његовог ствања на дневни ред, овог пута као самосталног предмета дискусије.

Садржина досад вођене дискусије своди се на потребу одређивање надлежности процесног и материјалног законодавства за кривична дела која се извршавају на ваздухоплову. Прилично обилна досадашња литература показује да је већи број држава заинтересован за надлежност у овој ствари. Највећи број мишљења ишао је у прилог надлежности четири групе држава: држава заставе ваздухоплова (држављанство, националност), право државе над чијом је територијом извршено дело, право државе на чију се територију спусти ваздухоплов по извршеном делу и право државе у којој су настале последице извршеног дела. Предлагано је већ раније у оквиру Института за међународно право да се од ових критеријума створи

(8) B. Report of the Forty-fifth Conference, Lucerne, 1952. Изд. London, 1953.

нека врста приоритетне листе. На конференцији од 1952 разматрани су ови и други критеријуми појединачно и у разним комбинацијама. Нагласак је ипак био на прва два.

Питање је исцрпно припремљено и разматрано на Конгресу за кривично право у Атини, 1957 (9), и гледишта која су тамо преовладавала углавном су следећа. Као и у крилу *ILA*, Конгрес је у начелу прихватио да би се заиста могла пожелети једна међународна конвенција која би регулисала ову материју, с тим да се искључиво односи на цивилне ваздухоплове. Конгрес је препоручио такође да би било потребно, без обзира где се ваздухоплов налази, да вођа ваздухоплова има овлашћење за предузимање потребних мера поводом извршеног кривичног дела и, с тим у вези, да држава у којој ваздухоплов пристане по извршеном делу треба вођи да укаже помоћ у том правцу. Начелно, Конгрес је нашао да се међународно право не противи националној надлежности у овим стварима по основу држављанства ваздухоплова, али сматра да тај принцип не искључује друге надлежности сходно националним законодавствима. Међутим, конгрес је сматрао да питања која проистичу из основног проблема треба да остану предмет даљих проучавања, будући да су се појавиле разлике у мишљењима и то, прво, о томе да ли се ова материја може уопште регулисати међународном конвенцијом с обзиром на национална законодавства, затим, да ли би требало на овај случај применити територијални принцип (закон земље над чијом је територијом дело извршено) уместо принципа држављанства ваздухоплова, даље, врло је дискутовано питање да ли принцип националности ваздухоплова треба евенутално примењивати и кад је ваздухоплов на земљи и кад је у лету, или га треба ограничити само на време које проведе у лету, — и, најзад, питање корисности поверавања специјалних овлашћења законодавства земље првог пристајања кад су у питању тзв. незнатна кривична дела. Конгрес је у вези с тим изразио жељу да се принцип универзалности кривичне надлежности примењује на дела која озбиљно доводе у питање сигурност ваздушне пловидбе. Напоследку, због важности и значаја правног регулисања ових проблема путем међународне конвенције препоручио је Међународној организацији цивилног ваздухопловства да да приоритет како питању кривичног дела извршеног на ваздухоплову тако и питању кривичног дела извршеног помоћу ваздухоплова.

На основу изложеног, стање проучавања овог проблема прилично је јасно. Претстојећа конференција *ILA* у Њујорку, са своје стране, треба уствари изнова да узме у разматрање ове проблеме јер се нису показали довољно зрели у досадашњој обради, зато што међу-

(9) Comité organisateur du Septième Congrès international de droit pénal: Resolutions. — Иста организација: Les quatre rapports généraux. — О томе код нас: др. Богдан Златарић: Кривичноправни проблеми међународног зракопловног права, „Југословенска ревија за међународно право“, бр. 1/1957; др. Јанко Ђ. Таховић: Седми конгрес Међународног удружења за кривично право, „Анали Правног факултета у Београду“, октобар—децембар, 1957; др. Д. В. Димитријевић: Седми међународни конгрес за кривично право, „Југословенска ревија за међународно право“, бр. 2/1957.

народном регулисању кривичноправних питања и кривичноправне процедуре још увек стоје на путу релативно бројна ексклузивистичка схватања, јасније или мање јасно изражена, о надлежности територијалне државе у овом домену. Са решењем овог претходног, долазе даља два основна питања: које дело се има сматрати подређеним међународној надлежности и да ли дела извршена на ваздухоплову и дела извршена ваздухопловом као оруђем улазе у исту категорију. Прво питање се поставља због разлике у тежини појединих дела те врсте. Пракса је показала да су најчешће у питању већ споменута тзв. незнатна кривична дела, за која треба поставити питање да ли захтевају међународну дискусију и међународно регулисање. С друге стране, одређивање дела која су заиста такве природе да због њих треба ставити у покрет међународни судски апарат очигледно претставља сложен задатак, скопчан с низом упоредноправних истраживања. Изгледа ван дискусије да од тих дела долазе у обзир кривична дела која озбиљно доводе у питање сигурност ваздушне пловидбе. Само, питање је да ли таква група дела даје праву садржину оних проблема који су стављени на дневни ред претстојеће Конференције у Њујорку. Рекло би се пре да та група дела, иако до извесне мере повезана с проблемима који треба да се дискутују, претставља посебну материју чије дејство долази до изражаја у другом правцу (10) То вреди и за друго горе истакнуто основно питање које, између осталог, најбоље показује да уствари није реч ни о једној ни о две, него о три групе питања: кривична дела на ваздухоплову, кривична дела која угрожавају сигурност ваздушне пловидбе и кривична дела извршена ваздухопловом као оруђем.

Као што се види, ова тема за Конференцију у Њујорку постаје све шири. Критеријуми за одређивање надлежности кривичног права и кривичне процедуре који су раније предлагани и они који су предложени на Конгресу у Атини тичу се само прве групе кривичних дела, извршених на ваздухоплову. Нису предложени критеријуми за друге две врсте дела, ни за евентуална нова. Томе треба додати потребу разматрања ових проблема како у позитивном сукобу надлежности тако и у негативном. Према томе, на конференцији се може очекивати у овој материји велика живост која ће, ако и не донесе коначна решења, у сваком случају допринети бољем обухватању и сагледавању ових проблема у целини.

Може се, стога, засада као сигурно рећи да је ова иницијатива на сваки начин корисна и добра. Како показују објављени материјали и литература, кривична дела на ваздухопловима, имајући у виду развој ове гране саобраћаја, постају чешћа и сложенија. Тиме и међународни односи ове врсте све више подвлаче потребу међународног регулисања целог питања. Проблеми су, међутим, у целини

(10) На конгресу у Атини Пољак Bierzanek, заступајући идеју сигурности ваздушне пловидбе, ишао је до обухватања под овим појмом и проблема сигурности ваздухопловне индустрије.



гледано и овде истовремено стари и нови. Неки од њих су већ напред подвучени. Остаје да се на Конференцији у Њујорку размотри да ли су ти проблеми сада довољно сазрели и да ли ће схватања о њиховом регулисању добити потпору ILA. У томе ће, као и код претходно изложеног питања, на сваки начин доћи до највећег изражаја разматрање односа унутрашње и међународне надлежности.

III. — Државна сувереност и ваздухопловство, односно ваздухопловно право, њихов узајамни однос и утицања, постали су посебни проблем међународног права још од прве појаве ваздухопловства као фактора друштвених односа. Развој тих односа само је у првим данима ваздухопловства показивао извесну тенденцију интерационализма. Убрзо, међутим, као што је то познато, државна сувереност је и у овој ствари постала одлучујућом чињеницом, па су тако уследиле Конвенције из 1919 и 1944 које, потврђујући суверена права државама у простору над њиховим територијама, уствари условљавају међународну ваздушну пловидбу претходним пристанком заинтересованих земаља. Али, иако су, како у време тзв. Париске тако и после тзв. Чикашке конвенције, изгледале формално решеним основна питања суверених права држава и права у вези с међународним кретањима ваздухоплова, нагли развој ове врсте саобраћаја непрестано је постављао и још увек изнова захтева ревизију владајућег схватања у смислу његове интернационализације, како то проистиче из развијене литературе о овим питањима и садржине разних међународних састанака ближе или даље посвећених овој материји. Између осталог, као резултат ове акције појавио се читав низ покушаја у области правне теорије с циљем да омогуће ову ревизију. Уопштено речено, о таквом покушају било је речи и поводом расправљања у октиру ILA проблема ограничавања суверености у ваздушном простору појединих држава, на Конференцији у Дубровнику, 1956, па ће о томе бити речи и на претстојећој Конференцији Удружења у Њујорку.

Главни реферат о овом проблему за Конференцију у Дубровнику сажето и прегледно показује кретање у изразито обрнутим правцима, с једне стране, схватања о сувереним прерогативима држава и, с друге стране, о потребама ваздушног саобраћаја. Период који је непосредно претходио Првом светском рату, између осталог, послужио је да буду уочене разне могућности искоришћавања ваздухопловства, иначе тада још у повоју, како у позитивном тако и у негативном правцу. У резултату, већ 1910 јасно је изражен основни став да кретање ваздухоплова преко граница једне државе треба да буде подређено политици безбедности надлетане земље. Тај општи став остао је у принципу неизмењен и после великих међународних конференција посвећених баш овом проблему, и штавише потврђен, после Првог светског рата поменутом Париском конвенцијом и Мировним уговором после тога рата а после Другог светског рата поменутом Чикашком конвенцијом и такође Мировним уговором, — па је то

тако и данас. У међувремену, међутим, ваздухопловство се развило и још увек се развија у неслућеним размерама. Као што је познато, пространа која ваздухопловство савлађује и брзина којом оно то чини, економска, политичка, социјална и разна друга преимућства која тиме пружа, приказује ваздухопловство изванредно благотворном друштвеном активношћу. Али, да би ваздухопловство у правој мери одговорило ономе што се од њега очекује и што према својим могућностима пружа, треба ублажити ограничења његовог кретања која, у крајњој линији, проистичу из споменутих суверених овлашћења појединих држава у простору над њиховим територијама. У датој ситуацији, према томе, не остаје друго до да се узму у обзир већа сарадња држава у овом правцу, посебно у правцу њиховог одрицања од контроле кретања ваздухоплова у међународном саобраћају. Ова идеја такође често изношена на међународни терен, у суштини, као и напред помињана два проблема, не доноси ништа ново, сем информације о савременом стању у ваздухопловству. Али, као поткрепљење става у њен прилог, између осталог, реферат је употребио и један аргумент за који се може рећи да уноси нову теорију у овој области, и који је због тога од посебног интереса.

Предлог реферата, као што се могло очекивати, састојао се у препоруци да поједине државе, у име што бољег искоришћавања ваздухопловства, што потпуније приступе извршавању Чикашке конвенције, како њеног основног текста тако и додатака (анекса). Као што је познато, нису све државе обавезне на примену ове конвенције, било што јој нису приступиле, било што су ставиле резерве на неке њене чланове (11). Увек су у питању познате „чикашке слободе”. Ваздухопловна секција IIA резолуцијом са конференције у Дубровнику подржала је предлог реферата. Али, поводом поменутог аргумента; као и поводом неких питања која су се први пут појавила у оквири-ма Удружења, препоручила је да се ови проблеми заједно и даље проучавају. Тако је ово питање поново увршћено у дневни ред за конференцију у Њујорку.

Аргумент у питању изазвао је дискусију због тога што је референт, позивајући се на мишљење извесних, углавном старијих аутора изложио схватање о слободи међународне ваздушне пловидбе као о правилу међународног обичајног права. Пошто је због овога још у претходним корефератима био нападнут (12), главни референт је накнадно изложио схватање да ваздухопловно право, пошто нема иза себе толико дугу историју да би се непосредно на њега могли односити међународни обичаји, уствари претпоставља аналогију с поморским правом, како се то мислило у старијој литератури. У резултату, он сматра да ваздухопловство има права на слободу пловидбе у истим размерама слободе поморске пловидбе. Овај аргумент као и нека

(11) Напр. Југославија има резерву на чл. 5 Чикашке конвенције. Иначе, према реферату, 21 држава није обавезна на примену читавог система правног режима по Чикашкој конвенцији.

(12) В. нап. 1.

друга тврђења, изазвала су прилично оштар отпор (13). Остаје, према томе, да се у духу препоруке са конференције у Дубровнику о томе чује више на конференцији у Њујорку.

Проблем је, међутим, двоструко значајан. С једне стране, ако би се слобода ваздушне пловидбе сматрала међународним обичајем, читав ситем досадашњих односа у овој области постао би беспредметан. Штавише, садашњи систем претстављао би негацију међународног обичајног права. С друге стране, аналогија с поморским правом лишава ваздухопловно право његове аутономије и могућности развоја у специфичним сферама његове активности. Изнето схватање, дакле, задира дубоко у основе како међународног права уопште тако и самог ваздухопловног права.

Сем овог, како је споменуто, појавила су се и нека нова питања у овој области (14). Поставило се питање да ли би можда требало примењивати каква друга правила поводом пловидбе пространствима на великим висинама изнад земљине површине. Ако ваздухоплов или која друга направа лети у изванредно великим висинама, често је практично тешко одредити државу која је надлетана и примењивати постојеће право у вези с тим. Изложено је мишљење, на основу тога, да кад су у питању изванредно велика пространства изнад земљине површине, правни положај тих пространстава је исти онакав у каквом је правном положају море изван територијалних граница одређене земље, — па према томе има основа за тврдњу да стратосфера треба да буде сваком слободна.

Дискусија у Дубровнику по овом питању није нарочито била плодна. Остало се на препоруци да Комитет за ваздухопловно право проучи, уз читаву материју, и проблеме повезане с пловидбом изнад атмосфере, па чак и проблеме о правној природи међупланетарног простора. Отуда, то су питања чије се разматрање очекује с највећим интересовањем. Већ сада, а нарочито после познатих догађаја у вези са „спутником” и „вангардом”, тзв. летећим тањирима, разним пројектилима друге врсте, предлаганим вештачким острвима у том високом простору, итд., прилично развијена литература и посебне међународне организације (15) посвећује овим проблемима велику пажњу.

Овде није нужно подвлачити да су проблеми који се овим отварају пред *ILA*, а што је случај и код других међународних тела која се овим баве, веома крупни. У свим областима наука отвара читава нова поглавља која се односе на високе просторе изнад земљине површине. Што је по себи разумљиво, то се одражава и на правној науци. Међутим, као и у науци уопште, у правној литератури по при-

(13) Посебно писмено и усмено то су учинили данас несумњиво водећи аутори ваздухопловног права: Е. Périп, John Cobb Соорет и Мајор К. М. Beaumont.

(14) Писмена комуникација Мајор К. М. Beaumont-а. В. нап. 1.

(15) У овој материји посебно се истиче Међународна астронаутичка федерација са седиштем у Вашингтону. Ова организација има од 25—28 августа 1958 свој Конгрес у Амстердаму, дакле непосредно пред Конференцију *ILA*.

роди ствари засад нема дефинитивно изражених схватања о свему томе новим проблемима се разматрају још у неразвијеном облику, почевши од тога да ли је ту уопште реч о правним проблемима и посебно да ли те проблеме треба решавати у оквиру ваздухопловног права, па завршио с предлозима читавих правних система који треба да регулишу правне односе у кретању и изнад наше атмосфере. Стога се тешко може рећи да ће ова питања добити неке одређене облике на претстојећој конференцији у Њујорку. Ипак, и овде се могу очекивати два различита гледишта. Као што је напред наговешћено, и овде би једно ишло у правцу интернационализације високих просторстава и слободне кретања разних летилица у њима; друго је, слично стању у савременом ваздухопловном праву, засновано на принципу сигурности држава и правним решењима која су последица тог принципа.

IV. — Три теме које ће се разматрати на претстојећој конференцији у Њујорку, како се види, пружају за то много материјала. Тог материјала временом биће све више, а нарочито кад буду познати дефинитивни реферати који се, према уобичајеној пракси, спремају сваки пут за конференције ILA. Отуда, у овом тренутку, није упутно улазити у појединости свих ових питања, иако се према објављеним схватањима и литератури могу прилично потпуно предвидети. Остаци стога само при изнетим начелним запажањима, ова се прилика може искористити и за нека иста таква општа закључна разматрања.

Прво што се при овом намеће тиче се предмета и метода разматрања изложених трију тематика. За предмет свих трију проблема може се одмах рећи да се у суштини мање односи на ваздухопловно право као такво. Сва три су уствари проблеми међународног права као целине и, у неку руку, претстављају претходна питања у више праваца, па и поводом ваздухопловног права. Можда би се, стога, могло приговорити што се не разматрају у оквиру одговарајућих комисија у оквиру ILA, где би им претежније било место, чиме би се с једне стране, обезбедило њихово свестраније разматрање, а с друге, уштедело више места за проблеме ваздухопловног права у правом смислу речи. То би било посебно корисно због познате потребе употпуњавања система ваздухопловног права и високу вредност помоћи коју Удружење пружа у том правцу.

У постојећој ситуацији, на сваки начин корисно је разматрати изложене проблеме и у комисији за ваздухопловно право. С обзиром на ауторитет учесника у тим разматрањима, проблеми у питању савсвим сигурно биће и у тој прилици проучени с потребним обзирима и на одговарајућој висини. Али, питање је да ли ће се тако, баш због општег карактера материје која се разматра, постићи једнодушност у препорукама Удружења. Општи карактер проблема захтева дискусиону групу правних послова који се, додуше, не сматрају природним секције стручњака за ваздухопловно право, како показују објављени материјали и постојећа литература, очигледно доприноси много

уочавању појединости тих проблема, али тешко може да допринесе њиховим решењима. Све што је напред изложено, претставља чињенично стање које треба да документује ово што је речено.

Сва три проблема, иако из разних правних области, имају заједничку основну идеју „интернационализације” међународних односа поводом ваздушне пловидбе. По природи ствари, томе служи организирање суверености држава у сектору ваздухопловства, исто тако стварање међународног суда који би, са своје стране, стварао ново међународно ваздухопловно приватно право, и исто тако начело националности ваздухоплова као једнообразни критеријум примене закона за кривична дела извршена на ваздухоплову. Начело националности ваздухоплова, у највећем броју случајева, практично ће подредити кривичноправне односе законодавству државе која је највећи ваздушни транспортер; предложени суд, у својој надлежности, подредио би приватноправне односе законодавству земље свог седишта, што не искључује да то опет буде законодавство државе која је највећи ваздушни транспортер, — а примену и једног и другог сектора односа омогућило би ограничавање суверености држава у стварима ваздушне пловидбе такође у прилог онога ко се тим ограничењем најбоље може користити, што ће у сваком случају бити држава која је највећи ваздушни транспортер. Сва три основна сектора правног режима ваздушне пловидбе, јавноправни, приватноправни и кривичноправни, бар у свом претежном делу, пре би тако доживели имплементацију и интеграцију а не очекивану унификацију.

Ако се, према томе, баци општи поглед на схватања која су напред изложена, тешко ће се избећи већ учињена констатација да је овде реч колико о старим толико и о новим питањима. То су примери познатих тенденција у међународним односима и међународном праву који се нарочито наглашено крећу у обрнутим смеровима баш у материји ваздухопловства. С једне стране, радијус дејства ваздухопловство постаје све већи, и с њим тежња за отклањањем правних баријера које му стоје на путу; с друге, све веће инсистирање држава на својим сувереним правима, у ствари за учвршћивањем ових баријера. Сваки од ових смерова није без својих озбиљних аргумената, али ни без наличја. Посебно у ваздухопловству, чија су изванредна преимућства данас непобитна чињеница, стоји на сваки начин потреба да му се омогући што шире поље дејства. Међутим, питање је да ли је баш сваки метод у тој политици користан. Оним што је напред изложено покушано је да се покаже да сваки метод за то није погодан. Предложени метод у ствари претставља у правној теорији и пракси нови облик старе тенденције више преваге него примата међународног над националним интересом који није у складу ни с међународним ни с националним правом. Слични предлози, још од краја XIX и почетка XX века, изазивају будну пажњу заинтересованих земаља у правцу заштите својих националних интереса. У резултату, сасвим разумљиво, уместо „интернационализације” правног

саобраћаја уопште, међународни живот се састоји из много проблема из области суверености држава у овом или оном облику, рачунајући ту и *ordre public*, што се тиче приватноправних односа, и надлежност домаћег законодавства, што се тиче кривично правних односа.

Стога, говорећи у начелу о општем положају тема које ће се дискутовати на претстојећој конференцији ILA у Њујорку, могу се на крају рећи две ствари. Проблеми у питању су несумњиво врло важни како за ваздухопловно право тако и за међународно право и међународне односе уопште. Отуда, њихово разматрање у тако значајној прилици по природи ствари само може да допринесе припремама за њихово решавање. Али, предлози који су тим поводом већињени, и који ће у истом смислу бити учињени, тешко могу за ове сврхе да буду корисни. Ти предлози, уместо довођења у сагласност свих интереса, иду и по методу и по садржини на давање предности једном или неким од њих. То је разлог због кога се чини исправним закључак да се ствари развоја ваздухопловног саобраћаја и унификацији ваздухопловног права, у свим његовим видовима, најбоље може служити на општем плану, предлозима о директним преговорима држава, онако као што је поступано и у приликама из којих су произашла правна правила која данас постоје у тој области. Тај метод чак не мора бити ништа спорији, али претставља несумњиву гаранцију да ће сви интереси бити узети у обзир.

Др. Борко Николајевић

## САВРЕМЕНА СХВАТАЊА О СОЦИЈАЛНОМ ПРАВУ

У последње време се све више у савременој правној теорији дискутује о социјалном праву, посебно о питању да ли је социјално право аутономна грана права, и, ако јесте, који би били његови предмети и метод регулисања, обим и друге основне правне карактеристике.

„Односи у питању” (1) које социјално право регулише, тј. социјалноправни односи претстављају групу односа која је настала делом од промењених традиционалних правних односа претворених у социјалноправне односе, а делом од сасвим нових социјалноправних односа. Ови односи имају карактер хомогене целине, засноване на јединственим принципима и тако стварају и формирају групу односа, нову и различиту од правних односа које регулишу друге гране права (2).

(1) В. напр. Pierre Laroque: Le contentieux social et la juridiction sociale, Conseil d'Etat, Etudes et documents, Paris, 1953.

(2) Не постоји потпуна сагласност по питању појма социјалноправног односа, али би се, узимајући у обзир битне карактеристике ових односа истакнуте од стране више аутора, појам социјалноправног односа, тј. одно-