

ПРАВНИ ПРОБЛЕМИ ИСКОРИШЋАВАЊА ПРОСТОРА ИЗВАН ВАЗДУШНОГ ОМОТАЧА ЗЕМЉЕ

Врло бројна литература разних области друштвених и егзактних наука данас очито сведочи о значају и интересу за нове могућности посредног или непосредног учешћа човека у истраживању и искоришћавању пространства изван ваздушног омотача земље. Информативна штампа, као што је познато, објављује свакодневно све нове појединости о томе, и тиме са своје стране даје нове потстицаје интересовању које влада и доприноси уочавању значаја читаве ове акције. Томе свему одговара интересовање и значај који се овој материји придаје у круговима правника широм света, о чему су најбољи доказ већ појављене библиографије које већ сада тешко успевају да буду потпуне (1).

Ако је реч о правним проблемима поводом појаве човека у простору — ако је добар овај иначе усвојен израз у овој материји — они су заиста многоструки. Али, како из већине објављених радова проистиче, проблеми у суштини долазе у две основне категорије. Једни се на овај или онај начин односе на правни статус простора изван, односно изнад, ваздушног омотача земље, други, на изведена питања из тога, о правним могућностима кретању у том простору, истраживањима у њему и уопште његовом посредном или непосредном искоришћавању.

Сем општих разматрања поводом проблема права искрслих новим достигнућима науке и технике, објављени радови правника свуд у свету имају и један практичан циљ. Као што је такође познато, до данас нема правних текстова који би потпуно, а ни делимично, регулисали ову материју. Отуда разматрања у круговима правника која се односе на основна питања, не само у литератури, већ и на службеним скуповима и у неслужбеним приликама, иду истовремено и за тим да помогну изградњи међународног законодавства ове области. То, пак, сведочи да је постало сасвим јасно, да значај проблема у питању превазилази само правничко професионално интересовање према једном новом догађају у друштву. Данас је опште признато да у недостатку правних текстова, што се тиче ове материје, прети опасност разних једностраности чије последице могу бити далекосежне.

Чињенице због којих су статус простора изван ваздушног омотача земље и кретања кроз тај простор, истраживања у њему и његово искоришћавање уопште, постали значајни и изазвали мноштво нових проблема, и брига, говорећи укратко састоје се у следећем.

Од 1957, прво СССР, а затим САД, лансирају углавном две врсте летилица у простор, ракете и тзв. вештачке сателите земље (2). То су прве направе које је израдио човек и које су доспеле у досада човеку недоступна пространства. Изгледа, још једно кратко време, те летилице немају људску посаду. Очекује се да ће ускоро оне тамо понети и човека.

(1) Dr. Eugène Pépin: Les problèmes juridiques de l'espace; Dr. Eugène Pépin: Bibliographie des travaux publiés sur les problèmes juridiques de l'espace et questions connexes (1910 — 15 Septembre 1959), „Revue française de Droit aérien”, No. 4 de 1959.

(2) Спомињу се и друге земље да су припремиле или да припремају средства за кретање у простор: Велика Британија, Аустралија, НР Кина и др.

Летилице кроз далека пространства изван ваздушног омотача земље на два начина прелазе свој пут. Тзв. вештачки сателити земље имају кружну путању, око земљине лопте, снабдевени су различитим инструментима и, према степену усавршености и због задатка који им је намењен, постижу висину, тј. величину круга око земље, за коју се предвиђа да ће бити све већа, и дужину трајања кружења, за коју се предвиђа да ће бити све дужа. Ракете, ако се тако може рећи, вертикално продиру, у овој фази у знатно даља пространства. Та пространства данас су толика, да је јављено, да је једна руска ракета успела да стигне на Месец, и да је питање времена кад ће и друге планете бити освојене.

Још у првим стадијумима ове активности, проблем је службено разматран у Политичком комитету Уједињених Нација, већ на XIII заседању, 1958 (3). Одлучено је да један *ad hoc* Комитет проучи ствар, и за следеће заседање препоручи даље мере. Тај Комитет је имао, и још увек има, тешкоћа са својим члановима, али је у саставу у коме је радио успео да изради два извештаја: о правним проблемима мирољубивог искоришћавања надваздушног простора (4), и о могућностима међународне сарадње на унапређењу познатих начина истраживања и искоришћавања надваздушног простора, и проналажењу нових (5). Генерална Скупштина, на XIV заседању, није предузела друго ништа сем што је узела на знање ове препоруке.

У међувремену *International Law Association* је ставило ову материју на дневни ред својих дискусија. Ствар је разматрана на Конференцијама у Дубровнику, 1956, Њујорку, 1958, а налази се на дневном реду и за претстојећу конференцију у Хамбургу, августа 1960. Светска астронаутичка федерација (*I. A. F.*), по природи ствари, читаву материју разматра у целини, већ дуже времена, па и проблеме из области права. Међутим, посебно су значајне за проблеме о којима је овде реч дискусије са конференција у Амстердаму, 1958, Лондону, 1959, и очекује се да ће бити још значајније на претстојећој конференцији, у августу ове године, у Штокхолму. Ова организација формира сада специјални Институт за правне проблеме надваздушног простора, који ће бити међународно тело.

Сем споменутих међународних удружења, која су као што је познато најзначајнија, због широког учешћа научних радника из много земаља, има велики број других организама, владиних и невладиних, који се овим стварима баве. С друге стране, на националном терену, може се рећи да нема државе која на овај или онај начин није унела у програме својих проучавања питања у вези с надваздушним простором. Разлике међу њима постоје само у степену јавности које свака од њих даје својим напорима и резултатима (6). То се исто може рећи и за национална стручна, астронаутичка и правничка, удружења. У југословенским оквирима проблема у питању

(3) Др. Борко Николајевић: *Надваздушни простор и Међународно право*, „Југословенска ревија за међународно право“, бр. 1/1959; Др. Борко Николајевић: *Outer Space as New Field of Law*, „Југословенска ревија за међународно право“, бр. 2/1960.

(4) A/AC.98/2, 12 јуни 1959.

(5) A/AC.98/3, 11 јуни 1959.

(6) Сенат САД публикује о томе и сопствене дискусије и материјале које добија од других организација и појединаца.

највећим делом разматрају се у оквиру Астронаутичког друштва и Југословенског удружења за међународно право (7).

Напред изложене најопштије појединости, како се види, изазвале су видне реперкусије код најауторитативнијих службених и неслужбених тела, и појединаца, из више оправданих разлога. Имајући у виду идеје које садрже објављени материјали и радови правника, основне појединости могле би бити разврстане у две групе.

Пре свега, развитак истраживања одговарајућих области науке и технике, што се тиче познавања и евентуално искоришћавања пространстава која су овде у питању, као што је познато, био је условљен војним потребама. Још у 1945, када је већа пажња указана немачким далекосежним пројекцијима, показала су се веома значајним оруђе и справе која се, за разне сврхе, могу искоришћавати за савлађивање великих растојања, било у хоризонталном, било у вертикалном смеру, или комбинацијом оба. То је постигано рaketама. Отада наовамо, развитак сазнавања овим путем, и усавршавањем средстава за унапређење тих сазнавања, далеко највећим делом заиста представљају резултате разних војних организација што, по природи ствари, чини знатне ставке у позицијама војних буџета. Разуме се да, такође по природи ствари, појединости и резултати читавог подухвата у војној надлежности нису данас много познати. Међутим, појединости о свему томе и нису нарочито нужне да би у принципу било јасно који и колики значај, посебно у области војних интереса, треба читавој ствари придати.

Друго, појединости које су постале опште познате по томе што се искоришћавањем направа за кретање у пространствима изван ваздушног омотача земље заиста унапређују знање и могућности науке, на добробит сваког појединца и читавог човечанства, већ данас су вишеструке. Тако, например, до пре мање од једне деценије, простор изнад ваздуха који окружује земљу, и тела у њему, посматрани су и проучавани са земљине површине, или сразмерно с те висине (опсерваторије на врховима планина, балони и ваздухоплови). Већ 1957, први вештачки сателит далеко је превазишао све познате начине овог поступка, и омогућио посматрање на доле, према земљи, и на горе, према даљим просторима, ако су употребљени изрази правилни. Тада су та осматрања вршена углавном до граница земљине гравитације (8). Од 1959, земљина гравитација се сматра савладаном, и летилице ове врсте почеле су, а данас то чине у приличном броју, да лебде око сунца, омогућујући све нова и нова осматрања и проучавања.

Преимућства ових осматрања и проучавања већ сада су изванредно велике. У најопштијим цртама говорећи, реч је пре свега о прикупљању података о земљиној површини и догађајима на њој. Има још недовољно истражених тачака на земљи, није никад јасно одређен однос копно — море, многе, пак, појединости за које се сматра да су познате треба топографски и картографски проверити и утврдити. Даље, изванредно су драгоцене поје-

(7) В. нап. 2.

(8) Прва широка акција на међународном плану за унапређење познавања пространстава о којима је овде реч изведена је током међународне геофизичке године 1958/1959, која практично још траје. Експерименти су вршени под окриљем International Council of Scientific Unions, невладине организације, која је окупила научне групе неких 66 земаља. Сада ова Унија руководи даљим радом преко Committee of Space Research (Cospar).

диносни добијене овим путем из области метеорологије, посебно, што се тиче разних струјања у атмосфери, чиме се омогућује предвиђање климатских услова, па чак и утицање на њих. Отуда, као даље последице постаје јасан значај ових достигнућа у областима агркултуре, индустрије, саобраћаја, итд. Летилице у овим просторима омогућују прилично прецизне навигационе информације; показало се да се могу корисно употребити за сврхе радиокомуникација и других телекомуникација, фото-службе, итд.

Опште је уверење да су ово само први кораци. Као што је споменуто, до данас постигнути резултати остварени су искоришћавањем углавном двеју врста летилица, сателита и ракета без посаде, и то у простору претежно и релативно блиском земљи. Следствено, даљи простори, и летилице са посадом, за које се већ врше врло опсежне припреме, сасвим сигурно омогућиће друга сазнања која данас добрим делом леже у домену претпоставки. Данас велики светски ауторитети егзактних наука јавно излажу углавном једнодушно схватање да кретање, истраживања и искоришћавања Космоса више нису проблем науке. То су још само проблеми технике.

При таквом стању ствари, догађаји и чињенице овде у питању претстављају, у сваком случају, увод у једну крајње нову област друштвених активности. Отуда, ако је реч о дискусијама у редовима правника, пре свега треба скренути пажњу на мишљења једних, да материја није довољно зрела, поготову у области права, да би дошла у обзир за правна разматрања и евентуално регулисање (9).

Изложено гледиште није сасвим без вредности. Оно уствари поставља претходно питање, истина сасвим професионалног карактера, с обзиром на устаљену праксу правника практичара која потиче из склоности према тзв. позитивним текстовима, који би претстављали резултат свестрано проучене основе њиховог предмета. Али, том мишљењу треба свакако приговорити. Ако проблеми у питању нису зрели за дефинитивно правно регулисање, што је у основи тачно, нису због тога ни изван правних норми које у принципу вреде у друштву. Стога се вредност изложеног мишљења може видети више у томе што садржи критику покушаја текстова који би били дефинитивни, и који се већ чине (10). То мишљење, међутим, не би смело да има за резултат пасивност правника у проучавању нове ситуације, с обзиром да остављање отвореним проблема у питању може да одведе произвољностима чије последице могу бити недогледне.

Исправност овог последњег становишта, иако по себи логичног, практично се потврђује чињеницом која је овде подвучена, да се ова активност, од њеног почетка па до данас, налази у надлежности војних ресора углавном САД и СССР, а и других држава (11). Последице ове чињенице стога имају посебан значај. Али, независно од тога, начелно говорећи, место проучавања њено, као правне појаве, очигледно је унапред одређено. Пошто је

(9) В. материјал Политичког комитета Генералне Скупштине (XIII), 1958, под ознаком A/C.1/PV, с. 982—995.

(10) Andrew G. Haley: Law of Outer Space — a Problem for International Agreement, „The American University Law Review”, No. 2/1958.

(11) Према саопштењу Конференције паритетног комитета за разоружање, од 15 јуна 1960, француски делегат је тражио хитну и потпуну забрану васионских сателита који би могли да се користе за масовна уништења. Исти делегат је такође тражио забрану и уништење постојећих постројења за лансирање разних врста ракета са нуклеарним пуњењем.

то јавно или прећутно одмах учињено, истакнуто је опште мишљење да активност у даљим просторима изван ваздушног омотача земље може бити само мирољубива. То је била несумњиво корисна констатација. Али је и без ње, још у почетку расправљања о овој материји, постало јасно да кретања у простору могу имати два вида, мирољубиво и немирољубиво, уз одговарајуће прегруписавање друштвених односа које изазивају, у ратно право и право у доба мира. Овај, пак, закључак, који се може применити и на друге активности у друштву, — као и тамо, једном више показује да новонастали односи имају већ своје место у домену права, а да стога оно треба о свему и да каже своју реч. Али, у истом реду идеја, ово истовремено указује и на тежину правних питања која се већ постављају, или ће се пре или касније поставити, углавном поводом садржине појмова „мирољубиво“ и „немирољубиво“ коришћења могућности кретања у простор, као што је то у случају сваког таквог понашања у друштву уопште (12).

Под претпоставком да је овде у питању мирољубиво кретање у простору, његово истраживање и искоришћавање, у смислу како ова активност може бити нормално схваћена у правној науци, из објављених материјала и мишљења правника може се констатовати опште уверење да је у овој материји, у суштини, реч о једној новој врсти саобраћаја. Данас познати елементи ове активности то потврђују, и то су: саобраћајни пут у простор, саобраћајно средство за кретање у простор и друштвени односи поводом једног и другог. Активност би могла бити јасно описана изразима: пловидба у простор, истраживање и искоришћавање простора. Следствено, правна област која би проучавала новонастале односе, као и свака друга правна грана, имала би свој посебни предмет и личности у њему заинтересоване.

Саобраћајни пут у простор, разумљиво, ни физички ни правно није дефинитивно одређен правни институт. Што се тиче правних проблема који ту стварају тешкоће, и који се од отпочињања читаве дискусије живо разматрају, треба подвући истакнуто претходно и основно питање статуса самог простора изван земље, чији се део искоришћава као пут летилица. Истичу се три његове врсте: простор непосредно изван ваздушног омотача земље, тзв. интерпланетарни простор, у оквиру нашег сунчевог система и тзв. интеркосмички простор, других галаксија. Простор непосредно изван ваздушног омотача земље, као што је познато, дао је места знатном броју летилица које већ служе истраживачким сврхама и сврхама искоришћавања (13). Интерпланетарни простор добрим делом је престао да буде у фази техничког проучавања (14). Није још ништа публиковано по питању космичког простора. Говорећи уопште, између прва два простора и кретања у њима, ништа

(12) Врло изразита мишљења о томе могу се наћи у чланцима: Myres S. McDougal and Florentino P. Feliciano: Legal Regulation of Resort to International Coercion: Aggression and Self-Defense in Policy Perspective, „The Yale Law Journal”, No 6/1959; Leymour W. Wurfel: Space Law — Is There Any: „The North Carolina Law Review”, No 3/1959.

(13) Врло изразита мишљења о томе могу се наћи у чланцима: Myres и јуна 1960, брзином од 26.000 км/час, достигле су раздаљину од 12.500 километара. Совјетски космички брод, тежак 4.540 килограма, истовремено кружи око земље на висини од 320 километара. Само инструменти на овом броду су тежки неких 1.477 килограма. То је, као што је саопштено, последња проба пред лет човека у свемир.

(14) Саопштено је да САД и СССР тренирају специјалне екипе људи, астронаута, који ће летети васионским бродовима. После Месеца, засада су циљ обеју држава Марс и Венера, али претходно без посаде.

није саопштено што би указивало на правне карактеристике које би их разликовале. Може се, стога, очекивати да ће бити тако и с космичким простором.

Посматран као целина, простор изнад ваздушног омотача земље изазвао је дискусију, која још увек траје, општим питањем о томе да ли претставља *res nullius* или *res communis omnium*. Питање је значајно, као што се одмах може уочити, како због слободе кретања у простору, тако и због разних стварних и других приватних, а посебно јавних, права која се могу поставити у њему, или поводом њега. У најмању руку, схватање о *res communis omnium* није досада нигде негирано, а бране га у новије време највише правника из свих крајева света. Тим поводом, може се приметити да није сасвим сигурно да ова општа аналогија, нарочито у вези с просторима мора или ваздуха, има своје потпуно оправдање. Као и кад су у питању споменута два простора, државе у међусобним односима, још увек, чврсто су руковођене критеријумом суверености, при разграничењима својих овлашћења што се тиче територијалне надлежности. Тај критеријум има нарочито наглашен аспект безбедности сваке поједине земље. Отуда нова дискусија, развијена и у ваздухопловном праву, о „трећој димензији“ простирања суверености, која, по једнима, вертикално иде у бесконачност, по другима, негде мора имати граница, а по трећима има тзв. функционално или динамичко дејство, тј. свуда, и у свим висинама, искључује опасност од упрожавања безбедности одређене државе. У почетку, слично историји ваздухопловног права, највише је било присталица другог схватања. Данас, међутим, отворено се истичу и прво и треће (15).

Следствено, саобраћајни пут у простор постаје двоструко сложен правни институт. С једне стране, тај институт зависи од претходног одређивања правног положаја самог простора; с друге, зависиће од режима који ће владати у њему. У сваком случају, како се из изложеног може приметити, тешко се може рећи да ће слобода кретања у простору бити схваћена као апсолутно право. То се може рећи и за карактеристике правног института саобраћајног пута у простор.

Напред је указано да се саобраћајна средства за кретање у простору технички разликују на групу тзв. вештачких земљиних сателита, и на групу ракета. Ипак, разлике међу њима нису само по врсти конструкције. Средства за кретање у простору се могу разликовати и по величини растојања које савлађују и врсти путање, што условљава ефект њиховог учинка и, следствено, врсте истраживања и искоришћавања простора. Најзад, ту се убрајају и постројења која омогућавају кретање летелица и прихватање њихових резултата. — Најстарији облик летелица у простор чине тзв. истраживачке ракете. Оне се употребљавају за истраживање тзв. више, горње, атмосфере. Има их неколико врста, углавном, према домету кретања: почев од 10 км., неке достижу висину стотинама, а неке и хиљадама километара. Главна им је карактеристика да не достижу висину већу од једног земљиног

(15) Многи правници истицали су прелете сателита вршене у току међународне геофизичке године као преседан и доказивали да је слобода кретања простором над атмосфером постала обичајним правом. Међутим, убрзо су дошле многе оgrade од оваквог схватања, како службене тако и неслужбене. Позната је у том смислу изјава Претседника Де Гола Претседнику Хрушчову на завршетку неуспеле Конференције на највишем нивоу.

радијуса, приближно 6.000 км. — Други облик чине споменути земљини вештачки сателити. Они се такође разликују по раздаљини њихове кружне путање од земље. Та раздаљина може да буде почев од неколико стотина па до неколико хиљада километара. — Трећи облик чине тзв. космичке или свемирске летилице, које се крећу у простору удаљенијем од земљиног радијуса. — Напослетку, слично саобраћајним постројењима на земљи, и досад постојећим опсерваторијама које и саме улазе у овај склоп, већ данас постоје читаве мреже осматрачница, тзв. осматрачких станица, на свим географским ширинама и дужинама на земљи, а предвиђају се и као лебдеће, у ваздуху, па и изван ваздушног простора. Оне, засад, само „прате“ летилице у простору, примају и бележе сигнале и друге информације са њих (телеметрија), евентуално им дају „инструкције“, итд. Разуме се, развојем овог облика саобраћаја, и ова постројења прошириваће своју улогу.

Саобраћајно средство кретања у простору, данас, несумњиво претставља специфични правни објект, по природи ствари подређен специфичном административном режиму, слично осталим саобраћајним средствима, као што би били: националност, разне претпоставке пловидбености, итд.; затим, она су подређена одређеном грађанскоправном режиму, што се тиче власничких односа, разних облика одговорности, статуса и дејства многобројних уређаја које собом носе, итд. Разуме се, ово саобраћајно средство има још специфичности, али је већ ово што је примера ради речено довољно да покаже, да и кад је реч о једном објекту ове врсте, одређивање правног положаја његовог није тако сложено, као што је случај с одређивањем правног положаја простора и саобраћајног пута кроз њега.

Одређивање правног положаја простора, саобраћајног пута кроз њега и саобраћајног средства за савлађивање тог пута, у неку руку претставља претходну материју, правни оквир, активностима у простору. Активности у простору, горе кратко описане као пловидба, истраживања и искоришћавања простора, постављају посебне проблеме због тога што се односе, с једне стране, на искоришћавање самих летилица у простору, а с друге, на искоришћавање простора помоћу летилица. У оба случаја већ сада се уочавају две стране ових проблема. Ако се тако може рећи, једни се непосредно односе на земљу, као што су, например, разна осматрања земље, мерења, метеоролошка испитивања, искоришћавања летилица за радио и друге врсте телекомуникација, фото-службу, итд.; други се тичу пространстава изван ваздушног омотача земље, и односе се на истраживања и искоришћавања простора у правом смислу речи, као, например, истраживања и искоришћавања разних облика енергије у простору, разних живих и мртвих тела у простору, итд. У крајњој линији, обе ове врсте проблема образују, очигледно, јединствену област, с обзиром да је увек реч о проблемима који се тичу односа између људи, „са земље“. Ипак, треба рећи, има мишљења да евентуално треба очекивати и неке друге односе, оријентисане изван земље (16).

(16) Како се саопштава (в. например „Борба“ од 24 маја 1960) утврђено је већ пре прилично времена постојање живих организама у просторима изван ваздушног простора Земље. То је дало повода разматрањима неких правила о евентуалностима будућих односа према „становницима“ других планета. В. о томе чланак претседника Међународне астронаутичке федерације Andrew G. Haley: Space Law and Metalaw — A Sinoptic View. „Harvard University Law Record“, No 6/1956.

Може се рећи да су у последње време најдискутованији проблеми који се односе на активност човека у простору. Ако би се говорило истим редоследом, као напред, има такође три групе питања која су овде од интереса.

Прво, поставља се питање кретања, пловидбе, у простор. Има три фазе овог кретања које производе посебна правна дејства. То су, полазак летилице, њено кретање у простору и повратак летилице на земљу. Ове три фазе, по неким, нису у истом правном режиму. Они сматрају да полазак и повратак летилице, по природи ствари, припадају ваздушном простору земље, услед чега режим тих делова кретања у простор регулише позната Чикашка конвенција од 1944. Ово схватање је изазвало велику дискусију, уствари, о границама режима простора у надлежности ове Конвенције, и о дефиницији израза „справе које се крећу ваздухом“, а на које се та конвенција односи. Међутим, као што се види, ни правни режим кретања у простор, ни режим летилица за извршивање оваквих кретања, с обзиром на прописе Чикашке конвенције, нису тиме ништа ближе одређени. Аутори који имају оваква схватања, даље, уподобљавају ваздухопловном праву и све остале, може се рећи класичне проблеме који се могу односити на летилице при пловидби у простор, као например, судар летилица у простору или ваздуху, штета трећим лицима на земљи и др.

Друго, што се тиче истраживања и искоришћавања, простора, како је напред поменуто, има две врсте проблема који се ту у принципу појављују. Од њих, они који се тичу директно односа на земљи, знатно су наглашенији. Ту се убрајају, пре свега, проблеми које ствара кретање летилице. Оне употребљавају различит погонски материјал, од кога, например, ако се искоришћава атомска енергија настају сва позната питања радиоактивног угрожавања тих области, па и зимље. Исто тако, овде се сврставају и остале могућности загађивања простора биолошког и хемиског порекла. Даље, у садашњој фази, летилице обично немају регуларан повратак на земљу. Отуда, потребан је читав један апарат за изналажење њихових остатака, идентификацију њихових делова и инструмената којим су биле снабдевене, затим података који су прикупиле и, најзад, процедура враћања тог материјала земљи порекла летилица.

Савлађујући простор у који су лансирани, летилице, како је речено, прикупљају разне податке, које или само региструју одговарајућим инструментима, или их преносе, на сличан начин, на земљу. Следствено, поставља се, прво, питање власништва оваквих података који, у крајњој линији, поред осталог имају и имовинску вредност, а потичу са територија под разним сувереностима. Затим, поставља се питање легитимације оног ко њима располаже да те појединости користи, например, у земљи порекла летилице. Најзад, поставља се питање коришћења тих података према трећим државама, или од стране трећих држава. Ова питања, сама по себи очигледно сложена, компликована су још више раније истицаном чињеницом да, макар и да постоје гаранције да је лет летилица мирољубив, информације које она може да прикупи не морају увек и саме такве бити. С друге стране, говорећи о активностима у простору као о мирољубивим и, уопште, нешкодљивим подухватима, као што су, например, случајевни метеоролошких или навигационих летилица, чини се да је и ту врло сложен посао проналажење

сразмера у интересима заинтересованих. Корисник, односно земља порекла летилице, већ због тога својства, налази се у повољнијем положају.

Један од облика искоришћавања кретања у простору, према земљи, које се у овом моменту прориче велика будућност, претстављају телекомуникације, посебно радиотрансмисија и телевизија (17). Искоришћавања летилица за ове сврхе изашло је већ из фазе експеримената. Према прорачунима стручњака, на овај начин омогућено је повезивање најудаљенијих крајева земљине кугле и стварање тзв. телекомуникационе заједнице света (18). У том смислу воде се већ преговори о изменама постојећег начина коришћења радио-фреквенција (19). Као што се види, ово је посебан проблем међународних односа у тој области, какав ће, уосталом, увек искривати развијањем појединих активности у простору. Ипак, такође се може видети, да ни он, а нити ће и остали кад постану развијени, не излази много из оквира основних тешкоћа у овој материји, које се намећу чињеницом да летилицу искоришћава корисник, и да тај, у најмању руку, неће бити свака земља.

Напоследку, што се тиче истраживања простора помоћу летилица, у правом смислу речи, може се засад рећи, разматрања и идеје о томе нису тако разноврсни, с обзиром да у садашњој фази пут саобраћајног средства више или мање заиста претставља пут у неизвесност. Оно о чему се највише дискутује, уствари, претставља наставак расправљања о правном положају простора уопште. Пита се, на пример, да ли онај ко лансира летилицу има права на окупацију живих или мртвих тела на које ова справа наиђе, или на њих пристане, у простору (20). Исто тако, пита се да ли корисник летилице може располагати вредностима које се евентуално добију са тих тела, или из простора уопште.

У правној литератури се може утврдити да ова врста проблема постаје све актуелнија. Она ће то бити нарочито усавршавањем летилица до те мере да могу носити и људску посаду.

После свега изложеног, приметити се да и закључни део овог излагања, начелно говорећи, мора у овом моменту бити како привремен, што се појединости тиче, тако и прилично опрезан, када је реч о општим питањима. Ипак, оно што у свему изгледа битно, могло би се рећи на следећи начин.

У духу реченог, стоји несумњива чињеница да би дефинитивна разматрања о свим истакнутим проблемима претстављала преурањене покушаје, као што је већ истакнуто, с обзиром да ни резултати савремених достигнућа науке и технике у областима познавања и остваривања кретања, проучавања и искоришћавања у простору, такође нису дефинитивни, или бар довољно објављени. Али, као што је исто тако истакнуто, такво стање ствари нуколико не утиче на потребу, и чак обавезу, између осталих и правника, да настале проблеме проучавају, с обзиром да су и овде, као и увек, у питању односи између људи, тј. у друштву. Може се стога закључити да

(17) Administrative Radio Conference of the International Telecommunication Union, Proceedings, Geneva, August 1959.

(18) Andrew G. Haley: The International Astronautical Federation and Space Communications, „Telecommunication Journal“, No 11/1959.

(19) Још пре две године један сателит САД кружећи око Земље емитовао је дуже времена новогодишњу поруку целом свету Председника САД.

(20) Штампана јавља да је ракета СССР која је лансирана на Месец однела са собом и совјетске заставе.

ће и правна разматрања временом постати од трајније вредности, уколико и познавање чињеница повезаних с могућностима кретања у простор постану одређенија. Али се може закључити и то да би остављање ових проблема отвореним, с обзиром на све реперкусије које могу имати, претстављало очигледан пропуст.

Разматрања која се до данас могу срести у правној литератури, и разним службеним и неслужбеним материјалима, задовољавају се највећим делом констатацијама да активност у простору треба учинити мирољубивом, нешкодљивом, и обично у том смислу иду у прилог овом или оном предлогу. Треба, међутим, исто тако констатовати да то није довољно. Како по свему изгледа, ако суштина ове нове друштвене активности треба да превaziђе опасност од тога да се овим путем створи један или неколико нових оруђа, или једно или неколико нових поља ратног дејства, треба му обезбедити и одговарајући правни режим који ће га сачувати од тих опасности. За то се претходна питања искључиво састоје у свестраном проучавању видова друштвених односа у којима се ова материја појављује. Према томе, избегавање ратног аспекта ових проблема чини на сваки начин дефектним познавање ове нове друштвене појаве.

Већ ово што је речено скреће пажњу да нису у праву многи, правници и политичари подједнако, који ствар још увек узимају олако. Срећом, њих је данас све мање. Данас је великој већини јавних радника у свету постало јасно да од два аспекта кретања, изучавања и истраживања у простору, тзв. мирољубиво, нешкодљиво искоришћавање тих пространства, уколико заиста добије такав карактер, може да постане од изванредних користи за човечанство уопште. Проблем је, међутим, остао у томе како то организovati, и коју садржину дати правним инструментима који то треба да обезбеде.

Напред је било говора о међународним и националним, службеним и неслужбеним, организацијама и дискусијама, са циљем остваривања ових идеја. Једнодушно је уверење да је то могућно постићи међународном сарадњом. Међутим, у овој фази, та сарадња није могла бити потпуно осигурана кроз Уједињене Нације. Разлози за такво стање управо потврђују све што је на овом месту изнето, а посебно, да од два аспекта искоришћавања простора, мирољубива ова активност још нема сасвим солидне темеље. Ипак, ако је реч о организовању међународних напора у том правцу, Уједињене Нације, на сваки начин, остају зато најповољније тело, и оне уосталом не престају да улажу одговарајуће напоре. У међувремену ту су улогу преузеле на себе многе организације неслужбеног карактера, од којих су најзначајније *International Law Association* и *International Astronautical Federation*.

У крилу ових, а и осталих, међународних и националних удружења, правници, било колективно, било индивидуално, покушавају да изграде неку врсту правног система, у чијем би се оквиру налазила нова активност човека у простору. Највећи број изложених мишљења о овом предмету настоји да применом разних аналогичних практично постигне компромис старих и нових чињеница. Отуда њихови аутори уствари предлажу примену принципа ваздухопловног права, а делом и поморског права, на ову нову материју. Овај факт потврђује напред изложено схватање да нова мате-

рија улази у општи оквир саобраћајног права. Међутим, он потврђује и, такође напред изложено тврђење, да предмет у питању није довољно разматран у целини. Како је на овом месту покушано да буде претстављено, било да је реч о саобраћајном праву уопште, било о којој од његових грана, увек је реч о томе да активност ове врсте, и правна правила која их регулишу, имају изведени карактер. За правилано постављање овог новог облика саобраћаја у друштву, и одговарајуће правно регулисање, постављају се извесна претходна питања која превазилазе оквира саобраћајног права, или које од његових грана, и која морају бити претходно расправљана, како би конкретна правила о овој активности могла имати своју реалну подлогу. То је, уосталом, историја настанка правних правила и свих осталих грана саобраћаја.

Претходна питања у овом случају претстављају општи правни положај простора, у чијем оквиру постоји одговарајући саобраћајни пут и дејствује одговарајуће саобраћајно средство. Једна страна ових питања потиче из „статичког“ проблема статуса споменutih правних објеката, друга потиче из „динамичког“ проблема искоришћавања тих објеката, у овом случају њихове употребе у циљу пловидбе у простор, проучавања и свестраног искоришћавања тог простора. Ова последња питања тек претстављају искључиву материју космичког права, или права о надваздушном простору, као вида саобраћајног права. Сва остала су у надлежности општих, „класичних“, правних система. Недостатак досад предлаганих мишљења је, према томе, у чињеници да су запоставила опште у корист посебног.

Даље, пошто је и у случају кретања изван земљиног ваздушног омотача, уствари, реч о савлађивању простора као изворној активности сваког облика саобраћаја, разуме се, извесне адекватне аналогије у односу на решења правних система других облика саобраћаја су и овде неизбежне. Међутим, овде се очигледно поставља питање разумне мере. Простор који је овде у питању квалитативно и квантитативно савршено је другојачији од свих досад коришћених за сврхе саобраћаја. Сврха кретања у простору, и интереси који су с тим повезани, у овом моменту су потпуно другојачији, но што је то случај у осталим облицима саобраћаја. Ту су нарочито наглашени јавни интереси, и јавноправни аспект уопште. Може се рећи, стога, да су тренутно важнија претходна питања од изведених. Сем тога, претераном аналогијом разликује се да ова материја преживи судбину ваздухопловног права, коме је требало доста времена да извојује своју аутономију, угрожену аналогијом поморског права.

Говорећи у начелу, кретање у простор и све што претставља последицу тог кретања, са становишта права претстављају нову и јединствену правну област. Као што је напред указано, та нова област, коју неки називају космичким правом — имајући у виду све што се под изразом „простор“ разуме у астрономији, и друштвене догађаје у њему — а други, право простора изван ваздушног омотача земље — мислећи, практично, на исту ствар, само адекватније савременим условима — има свој јасно одређени предмет чије правно регулисање проучава, и има своје субјекте чије понашање у тој активности такође проучава. По природи ствари, институти те нове гране права недовољно су одређени. Али, исто тако, по природи ствари.

читава ова област због тога не може бити изван права, нити су јој због тога потребна начела неке друге гране права.

Ова нова грана права, поред својих „унутрашњих“ тешкоћа, има и тешкоћа које долазе „споља“. — Прве претстављају резултат младости те гране права. Оне ће се, временом, решавати методама који су примењиване и на друге правне гране. — Друге претстављају неизбежан резултат свеопште повезаности односа у друштву и, следствено, повезаности разних правних области. Кретање у простор, и правна грана која га проучава и регулише, неизоставно се ближе или даље додирује с низом других правних односа и грана права које су им надградња. На овом месту истицано је то додиривање које је значајно за све области политичких, економских, научних, културних итд. активности. Тиме се, међутим, ништа не мења код кретања у простор и правне гране која га проучава. Али, тиме остале правне гране добијају проблем више. Отуда, тешкоће „споља“, стварно не одражавају ни проблеме, ни тешкоће, космичког права; то су нови проблеми и тешкоће разних других грана права које су овом новом активношћу у друштву интригиране. Према томе, излази да је неправилно оптерећивати космичко право проблемима и тешкоћама који нису у његовој надлежности.

Др. Борко Николајевић

ЗНАЧАЈ И ОБИМ НЕКИХ МЕРА ИНТЕРВЕНЦИЈЕ ДРУШТВА У ПОЉОПРИВРЕДИ ЈУГОСЛАВИЈЕ

I. У Југославији су у послератном периоду предузимане разноврсне мере које су имале за циљ да омогуће социјалистички преображај на селу и модернизацију пољопривредне производње. Међу овим мерама требало би поменути аграрну реформу, затим мере у вези са стварањем и развијањем великог броја пољопривредних добара и земљорадничких задруга, мере у вези с арондацијом, итд. Паралелно с овим мерама чињени су напори да се омогући производња или увоз разних пољопривредних машина, вештачких ђубрива и слично, да би се тиме обезбедила боља техничка опремљеност пољопривреде. Наравно, финансиска средства која су се могла одвојити за ове сврхе била су до пре неколико година недовољна и скучена.

Међутим, све ове мере нису могле, због низа објективних околности и привредних тешкоћа са којима се доскора борила наша земља, довести до значајнијих промена у погледу продуктивности рада и обима пољопривредне производње у односу на предратни период. Треба, додуше, напоменути да су од 1953 па надаље земљорадничке задруге, као и пољопривредна добра, показале у свом раду знатно боље резултате него у претходним годинама, али ипак све то није могло у озбиљнијој мери да отклони или бар ублажи стално заостајање пољопривреде у односу на индустрију и остале области привреде. Ово је потпуно разумљиво ако имамо у виду да су, например, у 1955 општерудштвена и задружна газдинства