

вином, итд.). Разлике у способности између физичких и правних лица су далеко од тога да буду чисто квантитативне. У социјалистичком праву режим глужних правних института као што су својина, купо-продаја, застарелост, итд. садржи знатне особености према томе дали се односи на физичка или правна лица. Аутор истиче да способност правних лица има оригинаран карактер и не произлази из способности физичких лица.

Завршавајући своје веома документовано и исцрпно излагање аутор је у кратком закључку истакао да му је био циљ да, руководећи се општом материјалистичком концепцијом света и ослањајући се на критичку анализу историјских чињеница, развије теорију правних лица у настојању да осветли виши ниво на који се уздиже са гледишта хуманистичког и техничког, социјалистичко регулисање правног лица у правном систему НР Румуније.

Завршавајући приказ желимо да скренемо пажњу да је на крају књиге дат њен опширнији резиме на француском и руском језику што ће омогућити нашим правницима који се баве питањима теорије правних лица да се упознају са овим значајним радом из ове области.

Др. Врлета Круљ

Др. Борко Николајевић: САОБРАЋАЈНО ПРАВО, Београд, 1964, „Савремена администрација“, с. 333.

Стар колико и друштво, саобраћај је данас један од несумњивих фактора друштвене егзистенције и значајна, ако не и најважнија, полуга интеграције савременог света. Савремена организација друштва и привреде се без саобраћаја не може ни замислити и то у свим његовим видовима. Биће сасвим довољно указати на околност да је саобраћај не само нераз-двојан пратилац производње и размене у привреди већ је и сам извор специфичне саобраћајне привреде. Позната је Марксова идеја о саобраћају као четвртој области материјалне производње Будући да је увек и свуда од општег интереса и да је неопходна претпоставка политичке целине модерних држава, саобраћај има, осим тога, и веома наглашен друштвено-политички карактер.

Но, упркос таквог његовог значаја и утицаја на привреду и друштво, потпунија научна обрада саобраћаја једва да је стара неколико деценија. То се нарочито односи на саобраћајно право. Иако се не може рећи да поједине области саобраћајног права нису већ од раније биле предмет изучавања и обраде (поморско, ваздухопловно на пр.), његово интегрално дефинисање и разрада као засебне научне целине је сасвим скорашњег порекла. Пионирска улога (и заслуга) у југословенској правној литератури припада ове године издатој књизи *Саобраћајно право* сада на жалост већ покојног професора Правног акулета у Београду др. Борка Николајевића.

1. — Иако дата на формату и у сажетом обиму библиотеке кратких курсева друштвених наука, ова књига прелставља целовити и заокружечу обраду основних питања савременог саобраћајног права. Не треба, разумљиво, посебно ни наглашавати да се она тиче југословенског саобраћајног права али су у њој не мање заступљени његови међународноправни аспекти. Једна од управо основних идеја писца јесте да савремено саобраћајно право сходно предмету свог регулисања показује несумњиво универзалистичке тенденције. Тиме се и објашњава његова општа карактеристика да примат правних норми које регулишу односе у саобраћају припада међународном праву.

Полазећи од таквог становишта примењен је и одговарајући метод излагања. Најпре су размотрене основне чињенице о саобраћају и саобраћајном праву. После тога је изложено унутрашње и међународно саобраћајно право, да би на крају било обрађено саобраћајно пословно право као део униформног саобраћајног права. Цела материја је иначе изложена у три дела и дванаест глава, чему је додат исцрпан преглед важнијих текстова и литературе.

2. — Начелна разматрања о саобраћају као појави у историји, друштву, држави и међународној заједници дата су на доста простора у једном широком општем погледу већ у уводним објашњењима. Саобраћај се у његовом најопштијем значењу дефинише као активност организована и срачуната на омогућење рационалног савлађивања времена и простора за разне друштвене потребе које изискују или имају за последицу физичко кретање људи, материјалних и нематеријалних вредности. На подлози таквог његовог одређивања, поред анализе његовог политичког утицаја на друштво и наглашавања његових јавноправних аспеката и међународног карактера, у овом делу књиге се подвлачи значајна економска вредност саобраћаја као специфичне и аутономне привредне активности. Негирајући разликовање између јавног и тзв. саобраћаја за сопствене потребе, истиче се као важно уочавање да је он у југословенском друштву претежно из чисто државне прешао у друштвену сферу надлежности, што му даје нове карактеристике али и отвара нове проблеме.

Полазећи од тога да је саобраћај у основи једна изведена категорија друштвених односа, аутор налази да и саобраћајно право представља изведену грану права из постојећих у саобраћају. Али и одмах томе додаје да се саобраћај развија по сопственим законитостима, следствено чему и саобраћајно право има своја аутономна правила и представља једну аутономну правну област. Саобраћајно право он дефинише као „правну област регулисања саобраћајне активности у друштву и део правних наука који се бави проучавањем тог регулисања. То је правни систем који има за предмет саобраћај као специфичан инструмент друштвених односа којим се постиже физичко савлађивање растојања у простору и тиме задовољавају разни друштвени односи који за тим имају интереса“. Или другим речима: као предмет саобраћајног права писац означава институте који дају правни оквир саобраћају, правне послове и друге правне односе у саобраћају.

3. — Први део књиге посвећен је приказу и анализи оквира саобраћајног права. Анализирајући светски простор са гледишта савремених друштвених односа, писац изражава мишљење да својинска схватања, тичала се она појединаца или носилаца суверености, компликују друштвене односе у целини, па и могућност саобраћајних односа и више-мање коче његов развој. Зато сматра да је читав простор данашњег света, без обзира на настањеност или ненастањеност, основаније узети као неку врсту огромне *res communis omnium, communis proprietas*. Међутим простор као целина се не појављује у светским односима па ни у међународном праву. Простори данашњег света који у најширим размерама могу да служе саобраћају физички се одељено разликују на копнени, водни и ваздушни и као такви налазе у разним режимима, што има утицаја како на режим саобраћаја у целини, тако и појединих његових видова. Све то се на један шири начин засебно и ближе анализира кроз општи правни режим ових простора и посебно са гледишта саобраћајног права, не мимоилазећи ни најновије проблеме космичког и астронаутичког права.

Што се тиче унутрашњег саобраћајног права, оно је по аутору двојаког карактера: јавноправног и привредноправног. Јавноправно законодавство домаће државе односи се, пре свега, на личности које учествују у саобраћају, као и на саобраћајна средства и путеве. Држава, осим тога, сходно природи саобраћаја интервенише при постављању општих услова пословања саобраћајних привредних организација и при одређивању цена њихових услуга (тарифе). Ради обезбеђења регулативе и инспекције, до-

маћа држава организује, најзад, и посебне администрације за поједине гране саобраћаја (друмски, железнички, птт и тт саобраћај, речни, поморски и ваздухопловни) чија се структура и функције посебно и подробно излажу.

Но, основни проблем искоришћавања простора за саобраћај је питање слободе кретања које превазилази границе држава и као принцип и као факт данашњег света. Оно чини основну заједничку премису домаћег и међународног саобраћаја. Међународно изједначавање саобраћајних правила, иако не потпуно, данас је таквог интензитета да се с правом може рећи да међународни односи поводом саобраћаја чине један од најважнијих сектора међународних односа уопште. Аутор посебно разматра проблеме и делатности организоване међународне заједнице у вези саобраћаја дајући исцрпан преглед структуре и рада појединих међународних саобраћајних тела и правних основа њихових делатности, као и међународног саобраћајног права уопште.

4. — Други део књиге посвећен је објектима и субјектима саобраћајног права. Подразумевајући под саобраћајним објектима изграђене или природно постојеће објекте којима се саобраћај служи за савлађивање простора, писац их дели у три групе. Прво су саобраћајни путеви који служе као простори којима се савлађује одређено растојање, затим саобраћајна средишта као центри саобраћајних операција и најзад, саобраћајна средства као инструменти којима се ефективно изводе саобраћајне операције. Подробно се разматра њихов општи положај, услови и околности под којима учествују у саобраћају, уз анализу правне природе односа који се поводом њиховог искоришћавања и учешћа у саобраћају развијају.

Прелазећи на субјекте саобраћајног права, писац их такође издваја у три групе. То чини тако што посебно обрађује транспортере и трансмисионаре као активне извршиоце саобраћајних операција (саобраћајна предузећа), затим привредне организације чија средства чине безусловну претпоставку извршавања саобраћајних операција (предузећа саобраћаја) и најзад, личности које од случаја до случаја улазе у сферу саобраћајних операција и саобраћајних односа уопште. То су корисници саобраћајних услуга и странке у пословима саобраћајног права. Поред ових излагања даје се и краћа анализа саобраћајног особља, да би овај део књиге био завршен актуелним разматрањем положаја трећих лица који услед саобраћајних активности могу истаћи неко своје право (бука, испуштање гасова и сл.).

5. — Саобраћајно пословно право је предмет излагања у трећем делу књиге. Њиме се обухвата економска и правна техника искоришћавања саобраћаја као привредне активности са свим њеним специфичностима и модалитетима. Општу специфичност саобраћајних послова аутор види у томе што они — поред тога што се врше према устаљеним начелима — захтевају одређену професионалну стручност превозиоца, чему следи и тзв. квалификована одговорност партнера. Саме саобраћајне послове писац дели и обрађује у две групе. Саобраћајне послове у ужем смислу, који имају за предмет економску експлоатацију саобраћаја указивањем услуга од стране саобраћајних организација непосредно корисницима тих услуга. Они се изражавају у пословима превоза и пословима преноса (транспорт и трансмисија). При томе послови превоза обухватају две велике групе: превоз путника и превоз ствари. У оба случаја материјалних вредности. За разлику од тога послови преноса (трансмисије) имају за предмет специфичан облик транспорта нематеријалних вредности. Што се тиче одељка саобраћајних послова у ширем смислу, под њима се обухватају послови саобраћајне привреде који подразумевају послове који непосредно прате саобраћајну привредну операцију, послове који се тичу коришћења саобраћајних капацитета, као и послове изградње, одржавања саобраћајних објеката и услуга саобраћајним предузећима.

На подлози ове систематизације, писац подробно и посебно излаже све послове саобраћајног права и њихове модалитете, заједно са анализом

права, дужности и одговорности партнера, као и правних проблема везаних за исправе којима се они перфектуирају или доказују.

Завршавајући овај сумаран приказ првог југословенског уџбеника за саобраћајно право, неопходно је истаћи огроман напор који је његов аутор уложио да би материју о којој је реч успело уобличио као посебну научну дисциплину и поставио темеље настави саобраћајног права код нас. У оба правца је његов допринос југословенској правној науци и настави несумњив и трајан. Са пуном објективношћу се у — закључку може рећи да је приказани уџбеник по својој ширини и обавештености, систематизацији, високом и савременом нивоу и методу обраде у потпуности остварио циљеве едиције у којој је издат дајући „сажет али потпун научни систем“ саобраћајног права. Стога је сасвим извесно да ће његове поставке и решења послужити као сигурна подлога за даљу научну обраду сложених и нових проблема саобраћајног права. Заиста је за жаљење што је изненадна смрт у томе прекинула његовог аутора.

Др. Никола Воргић

Jean Poulain: LA PROTECTION DES EMISSION DE RADIODIFFUSION
Paris, 1963. 302 p.

Технички прогрес друштва донео је са собом нове активности које право треба да регулише с обзиром на њихов културни и економски значај. Посебно значајно место припада у овом прогресу радиодифузији (радиофонији и телевизији). Установљивање задовољавајуће заштите радиодифузних установа представља веома деликатан проблем зато што њихово обухватање системом заштите не би смело да повреди постојећу равнотежу интереса.

Управо имајући у виду ове моменте као и чињеницу да је прошло мало времена од доношења Римске конвенције (1961), дело које је предмет овог приказа добија још више у своје значају.

Иако је највећи део рада посветио питању радиодифузних установа, аутор је нужно морао, с обзиром на њихову повезаност у служби распрострањања књижевних и уметничких дела, обратити пажњу и на природу делатности и права аутора, уметника извођача и произвођача фонограма. То је, уосталом, захтевало и комплексно третирање улоге радиодифузних организација.

Да би оправдао своје ставове о природи и врсти заштите коју треба признати радиодифузним организацијама, аутор је пошао од њихових потреба. Радиодифузне организације најчешће врше јавну службу која обухвата емитовање разноврсних програма. Услед своје природе, њихове емисије могу бити веома лако коришћене чак и недозвољено присвојене. Са своје стране радиодифузне организације припремају своје емисије са циљем да оне буду примљене од што већег броја корисника. Под корисницима којима је емисиони програм намењен оне подразумевају лица која врше домаћи пријем емисија. Наиме, радиодифузне организације сматрају да је једино ова врста коришћења прави циљ емитовања тј. да би свако друго коришћење емисије могло да им нанесе штету односно да је неопходно заштитити их против таквих врста коришћења.

Досадашње искуство показује да радиодифузним организацијама недостаје довољна заштита против реемитовања (жичног или бежичног) њихових емисија, звучног и визуелног онимања њихових емисија, као и против фотографског снимања односно против јавног пријема њихових телевизијских емисија.