

дозволио да правилније сагледа многе проблеме развоја права и друштвене мисли у Енглеској деветнаестог века.

Уз све резерве са којима је читалац принуђен да приђе овој књизи она може да послужи као одређени, иако често једностранни, извор информација које свакако треба пропустити кроз критички филтер.

Ђурица Крстић

*Daniel Lureau: LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR AÉRIEN-LOIS NATIONALES ET CONVENTION DE VARSOVIE, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1961, 322 pp.*

Ваздушни саобраћај је, по речима аутора ове исцрпне анализе савремених тенденција у институту грађанске одговорности ваздушног превозиоца, попримите сталних сукоба новог и традиционалног. — Новог, кад је реч о средствима и техничким условима саобраћаја, и традиционалног — кад говоримо о правним начелима регулисања тог саобраћаја. Истовремено, ваздухопловно право се карактерише још једном противречношћу: пре но што постане међународно, оно је национално, унутрашње, док ваздушни саобраћај по својој природи тежи да се интернационализује.

Још на уводним странама аутор констатује да је ситуација у погледу постигнутог степена стварне унификације норми ваздухопловног приватног права далеко од тога да задовољава. Варшавску конвенцију о изједначењу извесних правила о међународном ваздушном превозу из 1929 примењују и тумаче национални судови и она на тај начин трпи и велики утицај националних права.

Рад је подељен на два дела. У првом је реч о утицају домаћих правних система на тумачење и примену Варшавске конвенције а у другом разрађен је утицај који овај међународни инструмент врши на домаћа правна правила о одговорности. По мишљењу аутора, први утицај доводи у питање једнообразност која представља основни циљ саме конвенције из 1929, док други, напротив, тежи остварењу унификације.

Аутор долази до општег закључка о развојној линији института одговорности у ваздушном саобраћају која се испољава у постепеном прелажењу од потпуног искључења одговорности до њеног ограничења. Ово он означава као „постепено али сигурно кретање према једино логичном решењу у ваздухопловноправној материји — према једнообразном закону који се једнообразно и тумачи“.

Аутор у почетку рада даје исцрпну упоредноправну анализу најважнијих националних система. Опште разликовање између англоамеричког и континенталног права огледа се и у области регулисања одговорности у превозу. Из судске праксе у земљама *common law*-а произилази да је кључни елемент читавог система одговорности ваздушног превозиоца у тим земљама појам нехата. Сам карактер јавног превозиоца (постоји и категорија приватног превозиоца) подразумева постојање његове одговорности која се дакле заснива на претпостављеној кривици. — Превозилац се сматра осигураватељем робе примљене на превоз. Међутим, овај његов изглед тежак положај, с обзиром да англо-америчка судска пракса све (домаће) превозиоце сматра приватним превозиоцима, своди се на то да до одговорности долази само уколико оштећени докаже постојање превозиоцевог нехата. Овако распоређен терет доказивања у специфичним условима ваздушног саобраћаја иде у прилог превозиоцу.

У земљама писаног права, напротив, оштећени не доказује кривицу превозиоца већ овај, уколико жели да се ослободи одговорности, треба да докаже да до њега нема кривице. У правним системима заснованим на

принципима римског права, ипак, постоји више варијаната изнетог генералног система одговорности ваздушног превозиоца. Контрверзе између тих система и оног који влада у англоамеричком праву доминирале су припремним радовима при доношењу Варшавске конвенције. Стога је та конвенција пре свега резултат компромиса више тенденција и примењујући је национални судови откривају одјеке појединих принципа свога унутрашњег права. При томе, они — природно — теже да потенцирају сличности са својим националним правом.

Закључујући поглавље о националним законодавствима, аутор утврђује да је законодавни развој у многим земљама учинио да клаузуле о одговорности превозиоца постепено почињу да ишчезавају. Такозвани ваздушни ризици, тј. узроци оног дела несрећа који у крајњој линији остају непознати, неће никад потпуно нестати. Међутим, те несреће падају не више на терет путника и других корисника саобраћајних услуга већ на терет превозилаца. Уместо егзонерације на међународну сцену ступио је принцип ограничене одговорности. Варшавска конвенција наметнула је штавише увођење истог система и у национална законодавства. Оваква трансформација довела је до сузбијања клаузула о неодговорности. Међутим, анализе упоредног права показују да је модификација традиционалног принципа скорог датума и да ново начело још увек не преовлађује.

Говорећи о утицају домаћих законодавстава на тумачење и примену Варшавске конвенције, аутор разликује тзв. потребан и позитиван од непожељног и пререаног утицаја. Но, пре но што је прешао на излагање о тој теми, он исцрпно приказује овај значајни међународни текст, осврћући се првенствено на област његове примене и тумачење главних појмова.

Разноврсна судска тумачења најважнијих одредаба Варшавске конвенције а нарочито контрверзног чл. 25 изазивају закључак да је режим предвиђен тим чланом у практичној примени крајње строг за превозиоца. С обзиром на тешкоће тумачења, домаћи судови имају очигледно широку власт приликом процене карактера и степена кривице превозиоца. Категорија намере или зле намере (*dol*), предвиђена тим чланом, изузетак је од института ограничења одговорности — тог основног начела Варшавске конвенције. Стога се, по аутору, не сме допустити исцрпљива широка примена ове категорије јер би то учинило да читав механизам ограничења одговорности практично престане да дејствује.

Посебан одељак посвећен је проблему једнообразног тумачења Варшавске конвенције. Аутор пледира за већу једнообразност при чему значајну улогу треба да одиграју, поред националних судова, и домаћи законски текстови о грађанскоправној одговорности ваздушног превозиоца.

У другом делу рада расправљају се проблеми утицаја Варшавске конвенције на националне законе. Реч је о посредном утицају који се огледа у чињеници доношења споразума о општим условима превоза у оквиру Међународног удружења ваздушних превозилаца (*I. A. T. A.*) — и о непосредном утицају који се састоји у прихватању одредаба Конвенције у законима о одговорности у унутрашњем ваздушном саобраћају. Чак и поједине земље које нису приступиле Конвенцији трпе њен утицај јер њен режим одговара економским и осталим условима експлоатације ваздушног саобраћаја уопште. На тај начин, постепено се кроз национална законодавства спроводи стварна унификација правила о одговорности. Овај процес још је далеко од свог завршетка.

Практични вид усвајања одредаба Варшавске конвенције у интерним законодавствима аутор види и у потреби хармонизације односа између осигурања и одговорности у домаћем и међународном ваздушном саобраћају. Осигурање од одговорности, међутим, ни у ком случају не треба да замени установу одговорности већ треба само да обезбеди њено остварење, обезбеђујући сигурно обештећење жртвама несрећних случајева. Ограничење одговорности, пак, свакако погодује развоју установе осигурања у ваздушном саобраћају.

Велико повећање обима ваздушног саобраћаја у свету последњих година праћено је непрестаним смањењем броја несрећних случајева и усавршавањем безбедности тог саобраћаја. Па ипак, ваздухопловство никад неће бити сасвим ослобођено својих специфичних ризика. Зато ваздушни превозилац треба да буде заштићен од наступања великих и катастрофалних штета које могу угрозити и само његово пословање. Ту заштиту му у највећем броју случајева пружа институција ограничења одговорности. Сасвим је логично, с друге стране, да је, кад је свесно проузроковао наступање несрећног случаја (што је, међутим, тешко замислити) превозилац изложен неограниченој одговорности, тј. накнади пуне штете.

Постојеће разлике у националним законима у време кад се огромна пространства савлађују за свега неколико часова летења не одговарају потребама и правној сигурности у савременом ваздушном саобраћају без обзира да ли је реч о превозиоцу или о кориснику транспортних услуга. Стога се аутор залаже за међународну унификацију у овој материји. Унификација би се могла постићи универзалним усвајањем Варшавске конвенције коју би требало допунити и изменити шире но што је то учињено 1955 Хашким протоколом. За савремени свет треба да је карактеристична све већа сарадња на свим пољима а ваздушни саобраћај, као наглашена међународна делатност, могао би да послужи као погодан инструмент приближавања народа.

Ауторов рад представља документовану и концизну упореноправну студију о проблему одговорности у ваздушном саобраћају. Зато се та студија свакако придружује релативно малом броју исцрпних радова у светској литератури из ове области и као таква заслужује не само пажњу специјалиста за ваздухопловно право већ и стручњака много ширег спектра интересовања.

*Ђурица Крстић*