

стављање наследника у томе смислу да наследник буде ма које лице или особа из одређеног круга лица које испуни услове из тестаментa..."), трећи пут, услов у правом његовом значењу односно у правно-техничком смислу речи („наследник мора да буде индивидуално утврђено лице, па ако тeстатор жели да наступање наслеђивања по тестаменту стави у зависност од наступања неког услова или извршења неке обавезе да то у тестамент унесе као ограничење..."). Међутим, када је реч о условном постављању наследника, онда услов има значај будућег неизвесног догађаја од чијег наступања или ненаступања зависи настапак, промена или престанак неког права, у овом правном случају права на наслеђе. У овом правном случају, који је предмет нашег разматрања, такав услов није постављен.

Луција Спировић-Борђевић

МЕЂУНАРОДНА АРБИТРАЖА О ИНТЕРПРЕТАЦИЈИ И ПРИМЕНИ БИЛАТЕРАЛНИХ УГОВОРА У МЕЂУНАРОДНОМ ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ*

Иако данас у свету постоји велики број билатералних уговора који имају за циљ да у недостатку универзалног мултилатералног споразума регулишу сложену материју међународног ваздушног саобраћаја, изненађује веома мали број случајева решавања путем арбитраже спорова насталих из ових уговора.

Послератна историја међународног ваздухопловног права бележи само неколико оваквих случајева. Индија и Пакистан 1952, а Либан 1954, обратили су се Савету ИСАО-а. Сједињене Државе и Италија су свој спор решиле путем арбитраже 1965. године. Уколико је и већи значај одлуке донете у спору о коме ће овде бити речи.

И. Уговор о ваздушној пловидби између Сједињених држава и Француске од 27. марта 1946. — Цивилни ваздушни саобраћај између САД и Француске био је до 1946. године регулисан Уговором о ваздушном саобраћају, закљученом разменом нота двеју влада, 15. јула 1939. године.

Влада САД, земље која је из Другог светског рата изашла са далеко највећом ваздушном флотом, незадовољна неуспехом Чикашке конференције да на мултилатералној основи регулише сва кључна питања међународног ваздушног саобраћаја, пожурила је да путем билатералних споразума обезбеди пуни развој међународних линија америчких националних превозилаца. Енглеска (Уговор закључен 11. фебруара 1946. на Острвима Бермуда) и Француска биле су прве, а истовремено за САД и најинтересантније земље са којима су овакви уговори закључени.

Прве кораке у правцу закључивања новог уговора о ваздушној пловидби између САД и Француске предузела је влада САД подносећи 23. марта 1945. преднацрт уговора односно његове измене и допуне 16. јула 1945. године. У међувремену, Civil Aeronautics Board је, својом од-

* Одлука Арбитражног суда донета 22. XII 1963. године у Женеви (Сједињене Америчке Државе V. Француска).

луком од 1. јуна 1945, овластио Pan American, Trans World Airlines и American Export Airlines да обављају ваздушни саобраћај на тзв. Северној, Средњој и Јужној руту преко Северног Атлантика. Разменом нота од 28. и 29. децембра 1945. владе двеју земаља су закључиле Привремени споразум о ваздушној пловидби и тиме отвориле пут постизању коначног споразума.

Најзад, 27. марта 1946. потписан је у Паризу Уговор о ваздушној пловидби између Сједињених Држава и Француске (у даљем тексту: Уговор). Овај уговор, закључен непосредно по Бермудском уговору, како по форми тако и по садржају умногоме је предсећао на свог познатијег претходника.

У Табели II Анекса Уговора утврђено је осам рута америчких превозилаца од којих су руте I и II имале следеће правце:

Рута I

„Од САД — *via* међуместа на Северном Атлантику — до Париза и даље — *via* међуместа у Швајцарској, Италији, Грчкој, Египту, *Блиском Истоку*, Индији, Бурми и Сијаму — до Ханоја, а затим до Кине и даље”.

Рута II

„Од САД — *via* међуместа на Северном Атлантику и у Шпанији — до Марсеља и даље — *via* Милано, Будимпешта и места јужно од Будимпеште — до *Турске* и даље до Индије, а затим дуж руте VIII и даље”.

Civil Aeronautics Board је 23. септембра 1950. обавестио Француску владу да је Pan American добио дозволу да саобраћа на руту I. Pan American је убрзо затим објавио отварање линије САД—Париз—Рим—Бејрут. Француска влада је ово оспорила истичући да Бејрут није изричито споменут у опису „Америчке руте I”, односно да се појам Блиског Истока не може тумачити тако да обухвата и Бејрут. Реаговање Француза је било сасвим разумљиво, јер се радило о релацији за коју је Air France, с обзиром на француске интересе у Либану, био посебно заинтересован. Међутим, француске власти су дозволиле Pan Americanу да саобраћа на овој линији подвлачећи истовремено да је дозвола привременог карактера.

5. априла 1955. Pan American је добио дозволу САВ-а да линију САД—Париз—Рим—Бејрут продужи до Техерана и о томе обавестио надлежне француске власти. Историја се поновила, јер су стављени слични приговори као и 1950. године (тј. да Техеран лежи сувише северно да би могао бити укључен у руту I), а Pan American је ипак издејствовао потребну дозволу које је, као и у претходном случају, била привременог карактера.

Исте године је још један пројект Pan Americanа оспорен у Француској. У питању је било отварање Pan Americanове линије САД—Париз—Рим—Истанбул. Наиме, француске власти су одбиле да Pan Americanу дају право вршења „Пете слободе” између Париза и Истанбула, истичући да се Турска не може сматрати делом подручја познатог под називом Блиски Исток односно да је ова земља специфицирана у опису руте II, али не и руте I која једина укључује Париз. Влада САД је, нотом од 21. октобра 1955 интервенисала истичући да је:

„...описом руте I обухваћен и израз „Блиски Исток“ који, према спштеприхваћеној савременој међународној пракси, укључује и Турску”. Овога пута Француска влада је остала при свом ставу, а Pan American, опомену од стране Амбасаде САД у Паризу да се уздржи од превоза путника на сектору Париз—Истанбул, започео је у складу са овим редовни саобраћај на овој линији.

Каснији пројекти Pan Americana о продужавању својих линија на секторима источно од Париза допринели су даљем заштравању односа. Ово се, пре свега, односило на укључивање Анкаре и Багдада (који је касније замењен Техераном) у линију САД—Париз—Рим—Истанбул. Настале несугласице нису могле бити изглавене путем дипломатских канала.

II. *Формирање арбитражног суда и ток арбитражног поступка.* — Чланом 10. Уговора предвиђено је да:

„...спорови настали између страна уговорница у погледу интерпретације или примене одредаба овог уговора, који не буду могли бити решени споразумно, биће поднети арбитражном суду састављеном од три члана. Свака страна уговорница именује по једног арбитра који ће одредити трећег, с тим што трећи арбитар неће бити држављанин једне од уговорних страна...”

Споразум о арбитражи, сходно члану 10. Уговора, потписан је у Паризу 22. јануара 1963. Француска влада именовала је Paula Reutera, професора Факултета правних и економских наука у Паризу. Milton Katz, професор Правног факултета Харвардског универзитета (кога је касније заменио Henry P. de Vries, професор Правног факултета Универзитета Колумбија у Њујорку) наименован је од стране владе САД. Пошто арбитри нису успели да сами одреде трећег, то је учинио Председник Међународног суда правде именујући Roberta Agoa, професора Факултета политичких наука Универзитета у Риму и члана Међународне правне комисије ОУН.

Арбитражни суд је заседао у Женеви у периоду од септембра до децембра 1963. године.

Питања о којима је суд требало да расправља односно да да своје мишљење, била су формулисана на следећи начин:

1) Да ли национални превозилац САД има, према одредбама Уговора, а посебно према опису руте I Табеле II Анекса Уговора, право да саобраћа на међународној ваздушној линији између САД и Турске *via* Париз, односно

да ли тај превозилац има право да у Паризу укрцава путнике чија су места опредељења Истанбул, Анкара или друга места у Турској или да у Истанбулу, Анкари или другом месту у Турској укрцава путнике чије је место опредељења Париз.

2) Да ли национални превозилац САД има, према одредбама Уговора, а посебно према опису руте I Табеле II Анекса Уговора, право да саобраћа на међународној ваздушној линији између САД и Ирана *via* Париз, односно

да ли тај превозилац има право да у Паризу укрцава путнике чија су места опредељења Техеран или друга места у Ирану или да у Техерану

или другом месту у Ирану укрцава путнике чије је место опредељења Париз.

У току усмене расправе обе стране су се сложили да границе надлежности арбитражног суда буду утврђене на основу екстензивног тумачења Споразума о арбитражи односно да се суд у своме раду не ограничи искључиво на разматрање описа руте I, него да, уколико то буде сматрао потребним, узме у обзир и Уговор у целини, заједно са свим формалним и неформалним тумачењима, као и саму праксу странака.

III. *Аргументи странака у погледу значења појма Блиског Истока.* — Напомињући да ни сам текст Уговора, као ни други званични документи странака не садрже дефиницију појма Блиског Истока, представник владе САД је учинио знатан напор да докаже да пракса административних, ваздухопловних и других органа обеју земаља у погледу коришћења појма Блиског Истока иде у прилог екстензивном тумачењу тога појма. Овај појам који је врло често сматран синонимом појма Средњег Истока је у великом броју случајева означавао пространи „сувоземни мост” између Европе и Африке на Западу и Индије на Истоку. Иако оваква пракса није униформна, ипак је њен значај толики да допушта укључивање Турске и Ирана у подручју Блиског Истока. Позивајући се на принцип који је Стални суд међународне правде утврдио у случају у коме је расправљао о правном положају Источног Гренланда, представник владе САД је предложио суду да стави на терет супарничкој страни пружање доказа о томе да појмом Блиски Исток не могу бити обухваћени Турска и Иран. Француска влада је са своје стране, такође, извршила анализу праксе сличних органа и дошла до закључака који су супротни америчкој тези. Заснивајући своја схватања на појмовима којима оперише политичка историја, представник Француске владе је тврдио да је појам Блиског Истока, онакав какав су странке имале на уму приликом закључивања уговора, различит од онога који означава Средњи Исток, односно да је њиме представљен део бивше Отоманске Империје који сачињавају арапске земље. Прихватајући чињеницу да ова два појма нису стриктно разграничена, француска страна је остала при свом ставу да је њена интерпретација несумњиво прихватљивија.

Поред тога, представник Француске владе је посебно истакао да је у овом случају ефикасније и целисходније дефинисати појам Блиског Истока на основу његовог „уговорног” значења, него тражити решење у „природном и свакодневном” значењу овога појма. У прилог овој тези наведени су извесни принципи који проистичу из саме природе уговора о ваздушној пловидби, а пре свега онај који истиче да је општи правац једне ваздушне линије утврђен редоследом земаља и места датим у опису руте. Тако опис руте I, у коме је израз „Блиски Исток” наведен непосредно после изрази „Египат”, јасно показује да би, у случају да су Турска и Иран обухваћене појмом Блиски Исток, рута I морала знатно одступити од првобитно утврђеног правца, што би било апсурдно и супротно правилима интерпретације међународних уговора. Појам Блиског Истока обухвата једино оно подручје преко кога се из Египта може по релативно

директној линији стићи у Индију, тј. представља област коју сачињавају Палестина, Ирак и регион Персијског Залива.

Чињеница да се изрази „Турска” и „Блиски Исток” појављују у Уговору одвојено, и то први у опису руте II, а други у опису руте I, јасно показује намеру странака да подвучу разлику између ових појмова. Како свака уговором утврђена рута представља интегралну целину, а сам Уговор не предвиђа спајање појединих рута, па према томе ни рута I и II, то је практично значило да су уговорне стране сматрале да земље специфициране у опису руте II леже изван подручја обухваћеног појмом Блиски Исток. На овај начин француска страна је бранила концепт тзв. линеарне руте.

Влада САД је свој став заснивала на ономе што је, према њеном мишљењу, био основни циљ Уговора, а то је успостављање основне ваздушне линије око свега која би повезивала Сједињене Државе са великим саобраћајним центрима у Европи, а ове са Индијом и Кином и даље. Стварање једне овако значајне ваздушне линије нужно намеће еластично интерпретирање одредаба Уговора, а посебно појма Блиског Истока. Концепт линеарне руте проглашен је вештачким и њему је супротстављена идеја „снопа” ваздушних линија, као реалнија и целисходнија. Прихватање концепта линеарне руте довело би до апсурдних резултата. Тако је немогуће искључити Сирију и Либан из области Блиског Истока, односно немогуће је ову област ограничити једино на Палестину, Ирак и регион Персијског Залива. Концепт „снопа” ваздушних линија налази своју потврду, према мишљењу америчке стране, у чињеници да Табела II Анекса Уговора садржи одредбу (omission of stops clause) која дозвољава превозиоцима да на својим линијама, утврђеним према опису рута у Табели II, испусте једно или више међуместа.

Полазећи од тога да се циљ једног међународног уговора не може једнострано посматрати, француска страна је истакла да захтевана еластична интерпретација описа рута не може бити супротна равнотежи интереса двеју страна постављеној Уговором. Очигледно је да степен еластичности интерпретације мора бити виши када је у питању појам који у опису руте означава читаво једно подручје. Међутим, таква интерпретација не може дозволити модификовање структуре руте, нити одступања од „разумно директне” руте између земаља наведених у опису руте. Постојање клаузуле испуштања једне или више међумесних тачака не може се протумачити тако да се позивањем на њене одредбе може модификовати географски опис руте, јер би то читаву Табелу II учинило практично неупотребљивом. Другим речима, право испуштања неких међумесних тачака не може бити претворено у право укључивања нових које, иначе, нису биле предвиђене описом односне руте.

Представник владе САД је одговорио да његова влада не заступа тезу неограничене еластичности интерпретације, него да једино инсистира на већој слободи избора приликом трасирања руте од оне коју је Француска влада спремна да прихвати. У принципу је одбацио тврдњу да влада САД настоји да интерпретира искључиво у светлости својих интереса. Међутим, у овом случају је равнотежа интереса могла бити

постигнута првенствено на основу процене интереса САД, јер су француски интереси у овоме делу руте I били минимални.

IV. *Из образложења арбитражног суда.* — Арбитражни суд је дошао до закључка да се појам Блиског Истока може утврдити, а што потврђује и теорија прецедентног права, као и доктрина међународног јавног права, једино на основу интегралног тумачења Уговора. Исправност оваквог схватања нашло је своју пуну потврду у саветодавном мишљењу Сталног суда међународне правде донетом у случају у коме је расправљано о надлежности Међународне организације рада, 12. августа 1922. године:

„Очигледно је да уговор мора бити интерпретиран у целини, односно да његово значење не може бити утврђено искључиво на основу појединих његових одредаба које, посматране изван контекста уговора, могу бити протумачене на више начина”.

Исти суд је потврдио овај критеријум и у свом саветодавном мишљењу донетом 16. маја 1925. у случају Пољске поштанске службе у Данцигу:

„... основни је принцип интерпретације да одредбе морају бити протумачене у оном смислу који оне природно и имају у одговарајућем контексту. Интерпретација извршена на начин супротан овом довела би до нечега неодређеног или апсурдног...”

Прихватање оваквог начина интерпретације било је, према мишљењу арбитражног суда, посебно актуелно у овом случају, с обзиром да израз Блиски Исток нема опште прихваћено и јасно дефинисано значење, односно да је немогуће овоме појму дати његово „природно” значење које би се морало сматрати аутентичним све док се не докаже супротно, као што је то био случај са појмом Гренланд. Наиме, Стални суд међународне правде је, расправљајући правни положај Источног Гренланда, у својој одлуци од 5. априла 1933. године истакао да је:

„... природно значење овога појма његово географско значење обележено на географским картама...”

Међутим, истакао је арбитражни суд, сам појам Блиског Истока је, што признају и саме странке, веома неодређен и подложен променама. Понекад је еквивалентан појму Средњег Истока, док се понекад од овога јасно разликује. Напори географа да утврде критеријуме прецизног одређивања значења овога појма нису, чини се, уродили плодом. Појам Блиског Истока је у извесним случајевима интерпретиран толико широко да је, мање или више, обухватао област која се од неке арбитражно повучене линије на Западу протезала до Индије, тако да је чак укључивао и неке европске земље. Исти појам је имао и своје далеко рестриктивније тумачење тако да је подразумеваво релативно уску област одређену границама земаља које су пре првог светског рата представљале тзв. арапски део Отоманске Империје. Поред тога, очигледно је да између ових двеју интерпретација није могуће извршити избор који би се заснивао искључиво на чињеници да се једна или друга више пута појављују у текстовима релевантних међународних докумената, што би, уосталом, и било веома тешко утврдити. Све ово наводи на закључак да је појам Блиског

Истока немогуће утврдити изоловано и *in abstracto*, јер овај начин не пружа довољно индиција на основу којих би било могуће утврдити које су границе странке желеле да дају овој области користећи израз Блиски Исток. Интерпретација којом би Турска и Иран били укључени у ову област не би могла бити сматрана легитимнијом, односно арбитражнијом, од оне којом би се исте земље нашле изван ње.

Израз Блиски Исток употребљен је, заједно са читавим низом других који означавају географске појмове различитог карактера, да би се утврдио опис руте I у Табели II Анекса Уговора и он се појављује једино у овом делу Уговора. Место које овај израз заузима у редоследу географских појмова коришћених у опису руте I је, према мишљењу арбитражног суда, од изванредног значаја, јер у томе лежи један од битних елемената неопходних за утврђивање значења које су странке желеле да придају изразу Блиски Исток. У делу описа руте I израз Блиски Исток је стављен између израза Египат и Индија (који је касније замењен изразима Пакистан, Индија и Цејлон). Како опис руте I следи, мање или више, исти општи правац који се од Запада протеже према Истоку и обратно, то је арбитражни суд стао на становиште да у томе лежи и основна индиција да су странке, приликом закључивања Уговора, изразом Блиски Исток означиле подручје ситуирано *grosso modo* источно од Египта, односно западно од Пакистана и Индије.

V. *Одлука арбитражног суда.* — Арбитражни суд је на постављена питања одговорно на следећи начин:

На питање:

„Да ли национални превозилац САД има, према одредбама Уговора, а посебно према опису руте I Табеле II Анекса Уговора, право да саобраћа на међународној ваздушној линији између САД и Турске *via* Париз, односно

да ли тај превозилац има право да у Паризу укрцава путнике чија су места опредељења Истанбул, Анкара или друга места у Турској или да у Истанбулу, Анкари или другом месту у Турској укрцава путнике чије је место опредељења Париз”.

Арбитражни суд је, сматрајући да ово питање обухвата две тачке које захтевају посебне одговоре, дао следећи одговор:

а) Сматрајући да тумачење одредаба Уговора, а посебно појмова употребљених у опису руте I Табеле II Анекса Уговора, не допушта закључак да је националном превозиоцу САД дато овлашћење да саобраћа на међународној ваздушној линији између САД и Турске *via* Париз; Сматрајући се овлашћеним да, на основу Споразума о арбитражи, приликом доношења одлуке узима у обзир, поред одредаба Уговора, и остала формална и неформална тумачења, као и саму праксу странака;

Имајући у виду да је право у питању било националном превозиоцу САД дато од стране Француске владе 12. октобра 1955, односно потврђено 5. априла 1960. године;

Арбитражни суд је одлучио да одговор на први део питања треба да буде афирмативан, односно да национални превозилац САД има право

да саобраћа на међународној ваздушној линији између САД и Турске *via* Париз.

Б. — На други део питања Арбитражни суд је одговорно негативно, односно да национални превозилац САД нема право да у Паризу укрцава путнике чија су места опредељења Истанбул, Анкара или друга места у Турској или да у Истанбулу, Анкари или другом месту у Турској укрцава путнике чије је место опредељења Париз.

На питање:

„Да ли национални превозилац САД има, према одредбама уговора, а посебно према опису руте I Табеле II Анекса Уговора, право да саобраћа на међународној ваздушној линији између САД и Ирана *via* Париз, односно

да ли тај превозилац има право да у Паризу укрцава путнике чија су места опредељења Техеран или друга места у Ирану или да у Техерану или другом месту у Ирану укрцава путнике чије је место опредељења Париз”.

Арбитражни суд је такође дао два посебна одговора:

а) Имајући у виду да је право у питању било од стране националног превозиоца САД прибављено на основу имплицитног споразума проистеклог из одобрења Француске владе од 14. маја 1955. године, потврђиваним ставом француских власти током наредних година, Арбитражни суд је дао афирмативан одговор на први део питања, односно стао је на становиште да национални превозилац САД има право да саобраћа на међународној ваздушној линији између САД и Ирана *via* Париз.

б) Сматрајући да национални превозилац САД има право у питању, уз нужна ограничења која налажу прописи који регулишу општа питања саобраћаја и фреквенције летова, на основу имплицитног споразума проистеклог из одобрења Француске владе од 14. маја 1955. године, потврђиваног ставом француских власти током наредних година;

Имајући у виду то да је захтев француских власти, који се односио на обуставу вршења овог права, био првенствено инспирисан интересима Француске владе која је, имајући у виду предстојећу арбитражу, на овакав начин желела да заузме свој став у погледу основаности права у питању, тако да је тај захтев могао бити искључиво привременог карактера, односно да као такав није могао остати на снази по окончању арбитраже.

Арбитражни суд је и на овај део питања дао афирмативан одговор, истичући да национални превозилац САД има право да у Паризу укрцава путнике чија су места опредељења Техеран или друга места у Ирану, односно да у Техерану или другим местима у Ирану укрцава путнике чије је место опредељења Париз.

Петар Борђевић