

не могу сматрати демократским, као што је случај са обавезним заступањем од стране адвоката и са достављањем за које се старају странке преко помоћног судског службеника. Поред тога, Законик у се може замерити и један формализам, какав срећемо у старим процесним системима, као што је француски. Осим тога он је за наше појмове врло сложен. Замерке које су у току дискусије о реформи правосуђа упућене нашем поступку — да је формалан и да садржи много сувишног, изгледају, најблаже речено, претеране у поређењу са формализмом и компликованошћу Законика. Посебно, није прихватљив низ одредаба заснованих на законској доказној теорији, упркос проглашеном принципу слободне оцене. Има се утисак да су редактори сматрали да ће бити целисходније да се, уместо револуционарних промена, задржи стара процесна машина, која можда није брза, али је опробана, уходана, добро позната и сигурна. Но, као противтежу овом конзерватизму, за поједина питања срећемо и нова решења, која својом оригиналношћу и целисходношћу указују на спремност да се пође новим путевима. Добро би било кад би наши правници у току рада на ревизији парничног поступка, и на изради нацрта за извршни и ванпарнични, та решења имали у виду. Позитивну оцену заслужује Законик и за своју исцрпност, као и за јасноћу стила којим је написан. Укратко, он је творевина која може и да инспирише, што је истакнуто у кратком предговору уз немачки превод.

Б. Познић

## НОВИ ГВАТЕМАЛСКИ ПРОТОКОЛ У МЕЂУНАРОДНОМ ВАЗДУХОПЛОВНОМ ПРАВУ

*Ревизија Варшавске конвенције на Међународној дипломатској конференцији за ваздухопловно право у Гватемали од 9. фебруара до 10. марта 1971. године.*

У фебруару и марту ове године у Gvatemala Sity (Гватемала) одржана је Међународна дипломатска конференција за ваздухопловно право, на којој су ревидиране основне одредбе Варшавске конвенције из 1929. године и Хашког протокола из 1955. године, на тај начин што је уведена објективна одговорност међународног ваздушног транспортера за смрт и повреду путника. Гватемалску конференцију је сазвала Међународна организација цивилног ваздухопловства, која ради као специјализована агенција Уједињених Нација са седиштем у Монтреалу. Циљ Конференције је био да се на нивоу владиних делегација чланица поменуће организације (ИЦАО) финализује петнаестогодишњи рад специјалног Правног комитета у погледу основних одредаба о одговорности међународног ваздушног транспортера према путницима у случају авионских несрећа. Нацрт новог међународног документа припремљен је у намери да се на савремен начин усклади природа и обим одговорности компанија са потребом повећане правне заштите путника, зависно од измењених економских услова у свету

и степена развоја ваздухопловног права и ваздухопловства уопште. <sup>(1)</sup> Од Конференције се очекивало да уведе строжију одговорност превозиоца према путнику, односно да повећа накнаду за смрт, повреду и закашњење путника у односу на постојеће максимуме за компензацију у таквим случајевима, предвиђене у Варшавској конвенцији и Хашком протоколу. <sup>(2)</sup> Нова ревизија међународних извора одговорности ваздухопловних компанија, прва такве врсте после Хашке конференције из 1955. године, требало је да коначно расправи правни статус међународног ваздушног путника, док су одредбе о ваздушном превозу роба на међународним линијама остављене за неку наредну конференцију.

### *Разлози за доношење Гватемалског протокола*

Да би се схватио основни смисао учињених промена, а још више револуционарни карактер увођења објективне одговорности у ову област ваздухопловног права, потребно је са неколико речи објаснити зашто су постојеће одредбе Варшавске конвенције и Хашког протокола, по општој оцени теорије и праксе, данас неадекватне и застареле.

Варшавска конвенција о одговорности међународног ваздушног превозиоца према корисницима транспорта донета је 1929. године, у време када су ваздухопловство и ваздухопловно право чинили своје прве кораке. Као врста одговорности превозиоца у случају смрти и повреде путника била је прихваћена субјективна одговорност, која се заснивала на предпостављеној кривици транспортера, али и на могућности да се овај ослободи одговорности или да је умањи доказивањем одсуства кривице. Пресудан утицај на одређивање природе одговорности извршило је француско право, јер је Француска у то време била водећа земља новог ваздухопловног права. Горњи лимит, до кога су национални судови били овлашћени да изричу накнаду штете повређеним путницима или правним следбеницима погинулих путника, фиксиран је у Конвенцији на износ од 8.300 долара. <sup>(3)</sup> Ова

(1) ICAO Document 8865 LC/159, p. 47. На српскохрватском: Извештај са састанка Правног комитета Организације међународног цивилног ваздухопловства (ICAO), од 10. III 1970 године, Архива Савезне управе за цивилну ваздушну пловнабу у Београду.

(2) Југославија је ратификовала Варшавску конвенцију 27 маја 1931. године, а Хашки протокол 8 октобра 1959. године.

(3) Радови о Варшавској конвенцији: Chang, *The Air Carriers Liability to Passengers in Anglo-American and French Law*, *Air Law Rev.* 1936, p. 154; Knauth, *Air Carriers Liability in Comparative Law*, *Air Law Rev.* 1936, p. 259; Ripert, *La convention de Varsovie et l'unification du droit privé aérien*, *Journal du droit international* 1930, p. 30; Maschino, *La Convention de Varsovie et la responsabilité du transporteur aérien*, *Diritto aereo*, 1930, p. 4; Blanc Dannery, *La Convention de Varsovie et les règles du transport aérien international*, thèse, Paris, 1933; Latchford, *The Warsaw Convention and the CITEJA, JAL*, 1935, p. 79; Goedhuis, *National Air Legislations and Warsaw Convention*, *The Hague*, 1937; G. Fitzgerald, *Liability Rules in the International Carriage of Passengers, Luggage or Goods by Aircraft*, *Canadian Bar Review*, 1948, p. 861. Код нас: др М. Смирнов, *Резултати уговорне унификације међународног приватног ваздухопловног права*, у књизи „Приноси за поредбено проучавање права и међународног приватног права”, Загреб, 1868 г; др И. Пржић, *Варшавска конвенција о међународном ваздухопловном праву*, Ново међународно право, Београд, 1934, стр. 220. Новији коментари: J. В. Correa, *La responsabilité en el Derecho aereo*, Madrid, 1963; Giannini—Lefebvre, *Le convenzioni internazionali di diritto aeronautico*, Milano, 1960; Mapelli Lopez, *El contrato de transporte aereo internacional*, *Comentarios al Convenio de Varsavia*, Madrid, 1968.

сума није никада схватана као основа за аутоматску исплату, какву, иначе, путник по посебном основу, може да остварује из уговора о осигурању, него као горња граница, у оквиру које судија слободно одређује накнаду штете, водећи рачуна да компензација буде реална (код процене накнаде узимају се у обзир: редовни приход и допунска примања жртве авионског удеса, број чланова породице и степен њихове материјалне обезбећености, године старости и перспектива корисника превоза пре катастрофе итд.). Изван овог лимита остала је могућност на неограничну накнаду, у случају да подносилац захтева докаже злу намеру или крајњу несавесност ваздушног превозиоца, што је са становишта путника углавном била и остала теоријска могућност, без реалних шанси на успех у дуготрајним ваздухопловним споровима. Пошто су елементи за одређивање накнаде штете очигледно везани за животни стандард путника и економске услове у појединим земљама, одредбе о одговорности превозиоца су различито примењиване, што значи да је лимит и у самом почетку за некога био превисок, док другоме није омогућавао адекватно обештећење.

„Варшавска“ одговорност је критикована у годинама после доношења Конвенције, јер је стандард путника стално био у успону, док је лимит за наканду остао непромењен. После Другог светског рата, дискусија о неадекватности правне заштите путника је добила у интензитету, јер је, поред измењених економских услова, на ревизију Варшавске конвенције утицао и неслућени развој ваздушног саобраћаја у свету. Под утицајем свих тих критика, а посебно на инсистирање највеће земље путничког ваздушног транспорта — Сједињених Америчких Држава, одржана је Хашка конференција 1955. године, на којој су извесне одредбе старе Конвенције ревидиране и донет нови документ — Хашки протокол. (4) Најважнија измена у Хашком протоколу односила се на повећање лимита за накнаду штете, који је дуплиран (са 8.300 на 16.600 долара). Природа одговорности превозиоца остала је непромењена — субјективна, са предпостављеном кривицом транспортера и могућностима да се сасвим ослободи обавезе на накнаду штете или да одговара неограничено. Главну реч на Хашкој конферен-

(4) О припремама за Хашку конференцију и о самом Хашком протоколу: Историјски развој ваздухопловног права, од групе страних аутора, 1963. Институт за упоредно право, Београд; Lacombe, La revision de la Convention de Varsovie, RGA, 1947, p. 408; Bémont, Need for revision and amplification of the Warsaw Convention, JALC, 1949, p. 14; Clare, Evaluation of proposals to increase the Warsaw Convention limit of Passengers Liability, LALC, 1949, p. 53; Mankiewicz, Conflicts entre la Convention de Varsovie et le Protocole de la Haye, RGA, 1956, p. 239; Gagnault, Le Protocole de la Haye, RFDA, 1956, p. Calkins, Grand Canyon, Warsaw and the Hague Protocol, JALC, 1956, p. 253; Reiber, Ratification of the Hague Protocol, JALC, 1956, p. 272; G. Fitzgerald, Aviation Liability Rules. . . , Can. Bar Rev. 1956, p. 326; Sand, Air Carriers Limitation of Liability and Air Passengers accident compensation under the Warsaw Convention, JALC, 1961—1962, p. 260 итд. Код нас: др Б. Николајевић, Нова фаза ваздухопловног транспортног права; Југословенска ревија за међународно право, Београд, 1956, стр. 258, др М. Смирнов, Питање ревизије Конвенције о међународном ваздушном саобраћају, Анали Правног факултета у Београду, 1955, стр. 329; исти аутор, Одговорност превозиоца у ваздухопловном праву, Анали Правног факултета у Београду, 1956, стр. 217; Влашић Иван, Пред ревизијом Конвенције о изједначавању неких правила о међународном пријевозу зраком, Зборник за поморско право, Загреб, 1955; др М. Трајковић, Одговорност према путнику у међународном ваздухопловном праву, монографија, Институт за упоредно право, Београд, 1970, стр. 47—73.

цији водила је америчка делегација, која се залагала за знатно виши лимит од оног који је прихваћен као резултат компромиса. (5)

За схватање Гватемалског протокола значајно је напоменути да је Хашка конференција одлучила да стара Варшавска конвенција, и поред своје делимичне ревизије у Хашком протоколу, и даље остаје на снази, што је практично значило да је изванредан број држава прихватио нови документ, док су неке земље остале верне „варшавском“ режиму. Оваква одлука је била почетак стварања нејединственог правног система у међународном ваздухопловном праву и крајње нелогичности да се на путнике у истом авиону примењују различите међународне одредбе о накнади штете у случају авионске несреће (за статус међународног превоза, који обезбеђује накнаду из Варшавске конвенције и Хашког протокола, једино су меродавни тачке поласка, доласка и спуштања авиона на територији Високих Страна Уговорница, а не националност путника или транспортера). (6)

Прича о лимиту за накнаду штете, међутим, овим није била завршена. Пошто се са потписивањем и ратификацијом Хашког протокола одговлачило, тако да је документ ступио на снагу осам година после свог доношења, износ од 16.300 долара је одмах био застарео, а мишљења о његовом новом повећању су оживела. (7) Главни носилац те идеје су опет биле Сједињене Америчке Државе, које су потребу нове ревизије правдале истим аргументима као пред Хашку конференцију, с тим што су још више инсистирале на савременим могућностима ваздухопловних компанија, техничкој усавршености ваздухопловства између шездесетих и седамдесетих година нашег века, накнадама и од по неколико стотина хиљада долара, које у САД-у изричу судови поводом смрти и повреде путника у унутрашњем ваздушном саобраћају, итд. Велико незадовољство Американаца неадекватном заштитом путника огледало се и у томе што у тој земљи до данашњег дана није ратификован ни Хашки протокол. После неуспелог покушаја да ваздухопловне компаније добровољно повећају лимит за накнаду штете на 50.000 долара, САД су се одлучиле на најстрожију меру — на иступање из Варшавске конвенције, уколико свет не пристане да се лимит повећа на 100.000 долара. Изазов је лично на ултиматум и био искупише озбиљан да се не би схватио као аларм за узбуну у међународној ваздухопловној организацији. Пошто су себи већ раније дозволиле да воде главну реч код доношења Хашког протокола, а да га затим једностранно не ратификују, САД су се овога пута одлучиле на меру, која неће имати реперкузија на њеном унутрашњем плану, не обазирјући се много на могуће тешке последице, које отказ Конвенције може имати на будућност униформног светског ваз-

(5) Видети: Lowenfield, A. F. — Mendelsohn, *The United States and Warsaw Convention*, *Harv. L. Rev.*, 1967, p. 601.

(6) О двојности режима одговорности у међународном приватном ваздухопловном праву код нас су писали: др Б. Николајевић, оп. цит., Т. Стојчић, *Одговорност превозиоца према корисницима ваздушног превоза*, чланак у књизи *Збирка радова из области ваздухопловног права*, Институт за упоредно право, Београд, 1964, стр. 94—96; др Б. Крстић, *Савремене тенденције у унификацији међународног ваздухопловног приватног права*, Београд, Институт за упоредно право, 1966, стр. 69—71.

(7) Нпр.: J. Capranes, *Limitation of Liability in International Air Law: the Warsaw and Rome Conventions reconsidered*, *International and Comparative Law Quarterly*, 1966, p. 660; N. M. Matté, *De Varsovie à Montreal avec escale à la Haye*, *RGA*, 1966, p. 348.

духопловног система. <sup>(8)</sup> Многе државе као и међународне ваздухопловне организације су покушале да спрече иступање из Конвенције највеће ваздухопловне чланице и тиме избегну почетак распадања „варшавске“ породице. У последњем тренутку је нађен излаз на уговорној основи, у оквиру ИАТА-е (Међународног удружења ваздушних превозилаца): прихваћен је последњи амерички предлог да се постигне привремени споразум између међународних ваздухопловних компанија, у коме ће лимит одговорности за путнике, који путују у САД или из САД-а, у случају смрти или повреде бити 75.000 долара, уз примену начела објективне одговорности. <sup>(9)</sup> Објективна одговорност, на коју се у току акције за повраћај лимита није честито ни рачунало, прихваћена је као додатна цена за међународни компромис. Тако се 1966. године родио Монреалски споразум као међуфаза у даљем, развоју Варшавске конвенције или као облик притиска да се Конвенција измени у смислу америчког предлога. Споразум је прихватило или било приморано да прихвати преко 120 ваздухопловних компанија у свету, међу њима и Југословенски Аеротранспорт.

Мада Монреалски документ нема статус конвенције, већ приватно-правног уговора, он је фактички извршио ревизију Варшавске конвенције и Хашког протокола и тиме увео трећи међународни систем одговорности ваздушног превозиоца према путнику. <sup>(10)</sup> Припрема за Гватемалску конференцију значиле су припреме за доношење новог јединственог режима одговорности у међународном ваздухопловном праву, који ће, нажалост, све дотле док га не прихвати све земље, практично повећати шаренило правног извора и представљати четврти режим за обештећивање путника.

### *Највишњије новине у Гватемалском протоколу*

Као што је на почетку речено, најважнија измена Варшавске конвенције и Хашког протокола у одредбама Гватемалског протокола односи се на правну природу одговорности међународног ваздушног транспортера за смрт и повреду путника — уместо старе субјективне одговорности, засноване на претпостављеној кривици превозиоца, уводи се објективна одговорност, према којој ваздухопловна компанија дугује путнику или његовим правним следбеницима накнаду већ самим фактом наступања штете, без обзира на постојање или непостојање кривице. Нова одговорност има само један изузетак када транспортер не одговара или умањено одговара — уко-

<sup>(8)</sup> Видети чланке: G. Fitzgerald, Liability Rules in the International Carriage of Passengers by Air and the Notice of Denunciation of the Warsaw Convention by the United States of America, in *Canadian Yearbook of International Law*, 1966, p. 194; M. Smirnov, La crise de la Convention de Varsovie, Le point de vue des pays en voie de développement, *RFDA*, 1967, p. 259.

<sup>(9)</sup> *Compte rendu des travaux du Comité juridique au cours de sa dix-septième session*, Montreal, 9 février — 11 mars 1970, ICAO Doc. 8865, LC/159, 16, 3, 70.

<sup>(10)</sup> R. P. Mankiewicz, Difficulties with the Montreal Agreement and the Future of the Air Carriers Liability, *Il diritto aereo*, 1968, p. 353; M. Pourcelet, L'accord du 4 mai 1966 sur les limites de responsabilité dans le transport aérien international de passager, *RGA*, 1966, p. 250; Georgiades, Heurs et malheurs de la Convention de Varsovie, *La Vie Judiciaire*, 1966, p. 1; M. Beaubois, La Convention de Varsovie sauvée — chèrement — in extremis, *Bulletin de IATA*, 1966, p. 747; P. Pradelle, Varsovie de nouveau en question, *RGA*, 1966, p. 7; M. Sincoff, Absolute Liability and Increased Damages in International Aviation Accidents, *JALC*, 1967, p. 150.

лико докаже да је путник сам скривио штету, односно да је стање његовог здравља допринело наступању смрти или телесне повреде. У свим другим, сада познатим ослобађајућим околностима, укључујући и непознате разлоге катастрофе, временске непогоде, отмице авиона, ратни ризик или, једном речи, вишу силу — транспортер ће датовати накнаду штете. (11)

Тиме је коначно одговорност без кривице прерасла националне границе и с правом нашла своје место у најважнијој области међународног приватног ваздухопловног права. Она је погоднија за правну праксу, а делимично успоставља и равноправнији и праведнији однос између ваздушног превозиоца и путника. Њена предност над субјективном одговорношћу ће се показивати у правом смислу у току спорова за накнаду штете, проузроковане смрћу или повредом путника, јер ће се правна заштита остваривати брже и ефикасније. Осим тога, оваква одговорност ће појефтинити ваздухопловне спорове, који ће, искључењем кривице из разматрања, постати краћи, а ангажовање адвоката мање или непотребно (12). Приговор да нови начин одговорности не води рачуна о интересима ваздушних транспортера не стоји, јер су ваздухопловне компаније данас довољно економски снажне да евентуалне губитке због обештећења жртава надокнађују посебно закљученим уговором о осигурању. Увођење објективне одговорности је крупан корак у тражењу адекватније правне заштите путника, јер је тиме у време масовног ваздушног саобраћаја, званично усвојена теорија ризика, односно начело, према коме штету из одређене делатности првенствено треба да сноси онај ко од тога има највише користи.

Друга крупна новина, која ће имати утицаја на правну заштиту путника, али и на будући рад ваздухопловних компанија, тиче се горњег лимита, до кога судови могу обавезивати транспортере на накнаду штете у случају смрти или повреде међународног ваздушног путника. Тај лимит је, после свих перипетија, које су претходиле Гвагемалској конференцији, ипак, повећан на 100.000 долара по путнику. Наравно, као и код ранијих лимита, судови у разним земљама света ће исплаћивати различите накнаде, јер није реч о суми осигурања, већ о реалној компензацији, која треба да одрази услове и економску ситуацију, у којој је жртва живела и радила (елементи код одређивања накнаде су остали исти) (13). Овако висок лимит

(11) «Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de toute lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que le fait qui a causé la mort ou la lésion corporelle s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si la mort ou la lésion corporelle résulte uniquement de l'état de santé du passager.» — L'article IV du Protocol portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocol fait à La Haye le 28 septembre 1955.

(12) О суштини објективне одговорности у Монреалском споразуму и њеном месту у будућој ревизији Варшавске конвенције ауторитативно је расправљано на Симпозијуму о Варшавској конвенцији у Далесу (Тексас, САД) у јесен 1967. године. Видети реферате и дискусију у Journal of Air Law and Commerce, 1967, специјални број. Такође видети с овом проблему чланак G. Calabresi, Some Thoughts on Risk Distribution and the Law of Torts, Yale Law Journal, 1960, p. 499.

(13) Иако застарео у погледу висине лимита, данас је најкоплетнији рад о накнади штете из авионских путничких несрећа књига Driona — Limitations of Liability in the Air Law, The Hague, 1951.

је изгласан уз велико инсистирање и притисак америчке делегације, јер се у дискусији осећао отпор средњих и мањих земаља, у којима накнада од 100.000 долара може значити тотални крах или тежак финансијски терет за ваздушног превозиоца<sup>(14)</sup>. Осим тога, изражена је бојазан да ће високи лимит за накнаду штете морати да доведе до повећања трошкова осигурања ваздухопловних компанија, а преко њих и до повећања тарифа путничких карата, што би онда практично значило да ће путници целог света плаћати цену за најбогатије америчке путнике<sup>(15)</sup>.

Ван сваке сумње је да је садашњи лимит у двојном међународном систему „варшавске“ и „хашке“ одговорности од 8.300 и 16.600 долара за смрт и повреду путника требало мењати као крајње застарео и неадекватан. Државе и аутори, који су опседнути економским разлозима, инсистирали на задржавању истог лимита или на његовом незнатном повећању, као да су заборављали путника и нужност његове веће правне заштите. Такав прилаз одговорности у међународном транспорту је једностран и искључиво наклоњен интересима ваздухопловних компанија. С друге стране, максимум од 100.000 долара, који је наметнула земља са највећим међународним превозом путника на свету, такође је екстрем, само друге врсте. Једностраност ове измене може бити и опаснија него у првом случају, јер настоји да тешту материјалну обавезу, која одговара САД-у, наметне свим чланицама Конвенције. Разлика између огромних накнада штете из унутрашњег ваздушног транспорта и међународног путовања се могла лако регулисати допунским осигурањем путника, које је, иначе, веома развијено у овој земљи. Приговор америчких правника да у износу од 100.000 долара не треба видети просечну накнаду, него горњу границу, која ће важити само изузетно, рецимо у примеру богатијих путника — жртва авионских несрећа, није нас убедио у оправданост њиховог предлога и гватемалског решења, већ нас је, напротив, уверио да се заиста ради о карактеристичном америчком проблему. Мислимо да је нови лимит морао бити знатно нижи или бар до 75.000 долара, колико је већ фактички било уведено Монтреалским споразумом.

Иако је по свом значају далеко испод одредаба о објективној одговорности и новом лимиту за пакнаду штете у случају смрти и повреде путника, вредан је помене и нови члан Гватемалског протокола о накнади штете због закашњења путника и губитка пртљага<sup>(16)</sup>. У првом случају ће у међународном ваздушном транспорту највише моћи да се добије 4.000

(14) У току Конференције је, због непоустљивости Американаца око предложеног лимита и новог захтева да се у Протоколу формулише могућност за стварање тзв. „Supplemental System-a“, која ће америчким путницима, уз повећану цену пружити и накнаду изнад 100.000 долара, стално претиза опасност да се дипломатски скуп у Гватемали растури и да Конвенција не буде уопште ревидирана. Међутим, захваљујући отсуству већег броја мањих ваздухопловних земаља на Конференцији и масовној подршци јужноамеричких делегација, Сједињене Америчке Државе су успеле да „прогурају“ обал редлога.

(15) О условљености накнаде штете у ваздухопловном праву са будућим изменама у институцији осигурања, видети чланке: В. De Momi, *La revisione della Convenzione di Varsovia sul trasporto aereo internazionale, Il diritto aereo*, 1969, p. 20; F. James, *Accident Liability Reconsidered: the Impact of Insurance Liability*, *Yale Law Journal*, 1947—1948, p. 549; Georgiades, цитирани чланак у *La Vie Judiciaire*, Paris, 1966, p. 5.

(16) Члан VIII Гватемалског протокола, ставови б и ц.

долара, а у другом 1.000 долара. Међутим, треба истаћи да се у оба случаја остало на плану субјективне одговорности, што значи да нема аутоматске накнаде, независно од кривице транспортера, него се претрпљена штета мора доказати, а ваздухопловна компанија може одговорност избећи или смањити.

### *Активност југословенске делегације*

Наша делегација је настојала да у границама својих могућности буде активна и да реално изражава интересе дела света, у коме је ваздухопловство у развоју (17). Били смо подносиоци више амандмана и учесници у дискусији око свих важнијих питања. Залагали смо се за реалнију алтернативу од 75.000 долара, коју смо већ раније прихватили у Монреалском споразуму, за отвореност Протокола за све земље у свету и за усвајање објективног карактера одговорности, као адекватније правне заштите путника. Били смо изабрани за члана радне групе, која је требало да усaglasi амерички предлог са предлогом Правног комитета, а учествовали смо и у посебним договорима у оквиру Међународног удружења ваздушних превозилаца (IATA), одржаним у току Конференције ради изјашњавања око појединих питања.

Протокол је од присутних седамдесет делегација потписала двадесет и једна земља. Ми Протокол нисмо потписали, због великог обима обавеза, које сада писмо у стању да прихватимо, али је извесно да ћемо то морати да учинимо као туристичка земља, која привлачи иностране путнике. Време до ступања новог Протокола на снагу или време до његовог прихватања морамо искористити за озбиљне разговоре о овим проблемима, стварање јачих ваздухопловних компанија и евентуалну припрему за измену одговарајућих одредаба у домаћем законодавству.

*Др Миодраг Трајковић*

### НАСЛЕЂИВАЊЕ ИМОВИНЕ БИВШЕ ЈУГОСЛОВЕНСКЕ ЗАЈЕДНИЦЕ ОСИГУРАЊА ПРЕД САВЕЗНИМ ПРАВНИМ САВЕТОМ И ПРЕДЛОГ ПРАВНОГ МИШЉЕЊА О НАЧИНУ РЕШАВАЊА ОВОГ ПИТАЊА

Савезни правни савет разматрао је у јануару 1969. године питање наслеђивања имовине бивше Југословенске заједнице осигурања. До тога је дошло пошто је Савезно извршно веће затражило мишљење Савезног правног савета о прелазним одредбама Закона о осигурању и осигуравајућим организацијама, то јест, о начину решавања целог питања активне и

(17) Југословенску делегацију на међународној конференцији у Гватемали сачињавали су: Мр Богољуб Филиповић, начелник Одељења за спољне послове Савезне управе за цивилну ваздушну пловидбу, Лазар Газибарић, шеф контроле летења Југословенског Агротранспорта и др Миодраг Трајковић, доцент Правног факултета у Београду за Привредно право и Саобраћајно право.