

## ДИЛЕМЕ МЕЂУНАРОДНОГ ВАЗДУХОПЛОВНОГ ПРАВА

1. Доба научно-техничке револуције, у коме живимо, не престаје да нас изненађује брзином са којом се јављају нови проналасци, мењају старе технологије или усавршавају техничка средства у служби човека. Готово је несхватљиво шта се све може догодити у науци и њеној практичној примени за само десет година, а да не говоримо о изненађењима и психолошкој неспремности савременог човека да у току свог живота научи, схвати или почне да користи најновије резултате људског ума.

Развој ваздухопловства, а пре свега ваздушнoг саобраћаја у свету, заправо је један од тих неслућених техничких домета човечанства. Ваздухоплов је постао најбрже средство превоза без кога се пословни динамични живот двадесетог века не може замислити <sup>(1)</sup>. Спортски подвиг Линдберга из 1927. године, када је за тридесет и три часа прелетео Атлант од Њујорка до француске обале, са употребом нових млазних и супер-соничних авиона почиње да личи на причу из давне прошлости. Чињеница да се авионом за неколико десетина часова може стићи у било које место на земљиној кугли, само је најшокантнији израз послератног ваздухопловног бума, иза кога стоји читава мала техничка револуција: нови типови авиона на млазни погон, огромне брзине којима се ваздухоплови крећу, знатно повећани капацитети ових превозних средстава, комфор који путник има за време лета, повећана безбедност у полетању и слетању, модерни аеродроми и радарски уређаји, као и читав низ других техничких појединости. Са ваздухопловним просперитетом Земља је повезана на начин који је пре тридесет година био незамислив, док је ваздухоплов, у правом смислу речи, постао средство међународне заједнице.

За шездесет година развоја, средства ваздухопловног саобраћаја су се усавршила у сваком погледу, тако да је ова грана саобраћаја постала озбиљан конкурент чак и класично најрентабилнијем поморском превозу. Разуме се, да и у оквирима наглог ваздухопловног просперитета постоје еволуција и више развојних фаза овог облика транспорта. Иако се ваздухопловство дуго рађало кроз пробне летове балона и дирижабала пре двадесетог века, његов званични почетак се рачуна од 1903. године, од дана када су браћа Рајт успела да на свом примитивном авиону проведу

---

(1) Ваздухоплов је заједнички правни израз за све врсте летелица (авион, хеликоптер, балон итд.), али се у овом раду првенствено мисли на авион, који је у употреби у цивилном ваздушном саобраћају. Овакво значење термина употребљено је и у Варшавској конвенцији из 1929. године, као и у каснијим конвенцијама.

у ваздуху 59 секунди (<sup>2</sup>). Од тог првог лета, чија је дужина једва досезала распон крила данашњег »Дјатво« авиона, па до данашњих достигнућа у ваздухопловству, када се сваких неколико година појави нови тип модерног војног, путничког или теретног ваздухоплова, свет је прошао кратку, али богату историју, на коју се директно наставила етапа космичких путовања.

Авиони су изменили свет и дали другу димензију географским даљинама и појмовима. Путовање авионом више није спортски подвиг, луксуз или привилегија богатих, као што ни транспорт одређене робе овим превозним средством више не представља реткост. С друге стране, стотине путничких ваздухопловних компанија, више међународних ваздухопловних организација и удружења, стотине билатералних и мултилатералних споразума и десетине међународних конвенција о ваздушном саобраћају, које данас постоје у свету, јасно говоре о сталним напорима човечанства да организовано усмери, регулише и што рационалније искористи тековине оваквог техничког развоја.

2. Андре Бомо, у предговору једног од првих уџбеника ваздухопловног права у свету, писао је још 1911. године: „Авијација, сан човечанства, нагло је постала стварност и изненадила нас пре него што смо се спремили да је прихватимо. Пошто смо се тргли од изненађења, почињемо да схватамо да њен долазак изазива читав нови свет непредвиђених проблема у друштву, а да ће њен развој угрозити све наше принципе својне, сигурности и слободе. У таквој ситуацији није довољно предузети само неке ефемерне мере у форми декрета, него стварати основе једног новог законодавства... (<sup>3</sup>). Стари професор се, очигледно, уплашио ваздухопловства више него што се могло очекивати, али му је прорекао новаторску улогу и, с пуно права, указао на неопходност његовог сүштински новог законског регулисања (<sup>4</sup>).

Нажалост, ваздухопловно право, као грана права и научна дисциплина, не иде у стопу са развојем ваздухопловства као економске гране. Имајући у основи исте задатке, као свака друга грана права, ваздухопловно право покушава да регулише и с правног аспекта проучи многобројне односе који се међу људима појављују поводом коришћења ваздухоплова. Тај, и иначе, нимало лак и једноставан задатак, у случају ове младе гране отежан је брзином техничке револуције, која, као ретко у којој области живота и економије, не престаје да поставља нова питања, пре него што правници света и њихове владе успеју да се сложе око постојећих. Овакав утисак се може потврдити низом примера из праксе, као што су, рецимо, отмице авиона, бука и загађивање који долазе од ваздушног транспорта, употреба контејнера у авионском превозу робе, осигурање ваздухоплова и путника, судари авиона и тако даље.

(2) Детаљније о развоју ваздухопловства видети: M. Jeanjan, *Les étapes de l'aviation*, Paris, 1948; такође: An historical Survey on the Law of Flight, Montreal, 1961.

(3) Enrico Catellani, *Le droit aérien*, 1912, Paris.

(4) Слично размишљање: M. Hudson, *Aviation and International Law*, American Journal of International Law, 1930, p. 28; „Авијација и радиотелеграфија су вероватно још у свом детињству. Међутим, изгледа да су у кратком периоду започели своју револуцију која се може поредити са оном, коју су пре једног века изазвали железница, пароброд и телеграф. Ако нас први утисак не vara, њихов утицај на међународну заједницу биће чак и већи...”

3. С друге стране, на први поглед би се могло закључити да претежни међународни карактер ваздушног саобраћаја, па сагласно томе и међународни статус ваздухопловног права, пружају објективне могућности за јединствено регулисање односа из ваздухопловства. Ништа није логичније него да јединствени светски ваздухопловни саобраћај буде регулисан на исти или на сличан начин, пошто то захтева његова природа <sup>(5)</sup>. Авион је практично избрисао физичке границе између држава, безбедност лета се свуда у свету одвија на исти начин, на аеродромима и у авионима се примењују исти стандарди и обичаји, уједначавање путних докумената, царинских и других формалности, као и читав третман корисника превоза је заједнички светски процес.

Нажалост, и поред свих тих напора за унификацијом у ваздухопловном праву, стварност изгледа другачије. Брзи развој ваздухопловства није једини разлог због кога ваздухопловно право не стиже да у потпуности или релативно потпуно, а поготову не на јединствен начин, регулише односе који настају у ваздухопловном транспорту. Десетине конвенција у области међународног јавног и међународног приватног права несумњиво представљају успехе на плану унификације, али често остају без правог ефекта, јер им државе споро приступају или у довољном броју никада не приступе <sup>(6)</sup>. На пример, Конвенција о унификацији извесних правила о међународном ваздушном превозу, која је основна конвенција у погледу грађанско-правне одговорности у ваздухопловном праву, потписана је 12. октобра 1929. године у Варшави, а ступила је на снагу 24. августа 1931. године. Протокол о измени ове конвенције или такозвани Хашки протокол, који се такође бави одговорношћу међународних ваздушних транспортера и стару конвенцију прилагођава измењеним условима, донет је 1955. у Хагу, а ступио на снагу тек после осам година, 1. августа 1963. године. Римску конвенцију о заплени ваздухоплова у циљу обезбеђења потраживања из 1933. године ратификовало је само 13 земаља, Конвенцију о штетама нанетим трећим лицима на земљи, такође из 1933. године, прихватило је само шест држава, Бриселски протокол из 1938. године о истом питању није никада ступио на снагу, Римска конвенција о штетама на земљи из 1952. године такође није дала резултате итд. <sup>(7)</sup>. Сви ови примери показују да тенденција ка уједначавању разлика у правним нормама ваздухопловног права појединих земаља и стварању јединственог светског си-

(5) Nicolas Mateisco Matté, *Traité de droit aérien-aéronautique*, Paris, 1961. p. 39; Antonio Ambrozini, *Corso di diritto aeronautico*, Roma, 1935, p. 7; Paul Chauveau, *Droit aérien*, Paris, 1951, p. 13; Daniel Lureau, *La responsabilité du transporteur aérien*, Paris, 1961, p. 1; др Борко Николајевић, Предговор Збирци радова из области ваздухопловног права, Београд, 1954, с. 4; др Бурџа Крстић, Савремене тенденције у унификацији међународног ваздухопловног приватног права, Београд 1966, с. 5; др Михајло Смирнов, Аутономија ваздухопловног права, чланак у поменутој збирци, стр. 15.

(6) Међународна организаџија цивилног ваздухопловства (ИКАО), као специјализована агенџија Уједињених Нација, настоји да правно утврди и затим саветује државама-чланицама краћи и ефикаснији процес ратификовања. У току су анкетирања и договори такве врсте, мада нема поузданих индикаџија да би она акџија, с обзиром на сувереност и осетљивост држава, уопште могла да да неке резултате.

(7) О овим и другим изворима међународног ваздухопловног права видети: Gérard Cas, *Les sources du droit des transports aériens*, Paris, 1964.

стема, није лако остварљива у пракси, јер наилази на бројне и непредвиђене тешкоће. Политика и политички ставови појединих земаља долазе до пуног изражаја приликом потписивања и ратификовања конвенција, више него у било којој другој грани саобраћаја или привреде уопште <sup>(8)</sup>. Осим тога, примена усвојених међународних текстова у разним државама, због различитих тумачења, доводи до различитих решења. Сукоб националних закона, који се примењују на поједине спорове из међународног ваздухопловног права, такође представља велику опасност на плану практине унификације.

4. Да би се схватила неурједначеност прописа и њихова различита примена у пракси потребно је напоменути да међународне конвенције, које државе потписују и ратификују, представљају обавезне изворе права само у области међународног ваздушног саобраћаја. Уосталом, то је принцип који важи за све норме међународног права, а не само за ваздухопловно право, из чега јасно излази да би држава-потписница одребене конвенције била слободна да свој унутрашњи ваздушни саобраћај регулише по свом нахођењу, интерним правним правилима, за које конвенција није извор права. У пракси постоји тежња да земље и свој домаћи ваздушни саобраћај нормирају по узору на норме из међународних конвенција, па се прихватање таквог поступка у изједначавању унутрашњег и међународног транспорта сматра једним од најефикаснијих метода за унификацију и стварање јединственог ваздухопловног права <sup>(9)</sup>. Реч је, међутим, само о тенденцији, која се не може претворити у обавезу, тако да велики број држава остаје потпуно изван тог процеса, са националним ваздухопловним правом другачијим од међународног.

Најзад, на плану борбе за унификацију ваздухопловног права постоји још једна правна сметња, о којој се много говори и пише у теорији. У питању је стални сукоб два водећа светска правна система — континенталног и англосаксонског, чија се теоријска и практична решења код многих конкретних питања суштински разликују, представљајући на тај начин препреку за јединствено светско правно регулисање. Први систем — континентални, који се заснива на дугој традицији римског права и систематичности европске правне историје, полази од тога да свака грана права, па и ваздухопловно право, мора бити регулисана писаним изворима — законима, уредбама или неким другим актима, односно припадати правном систему, као скупу правних грана, у који ће се логички уклапати. Практична последица овога је, на пример, да уговор о превозу путника или робе ваздушним путем произилази из шире категорије уговора о превозу, као што овај, у крајњој линији припада још широкој категорији уговора у праву уопште, садржећи у себи, поред онога што је специфично за

(8) Најбољи пример за ово су дипломатска конференција и ванредна скупштина ИCAO-а септембра 1973. године у Риму, о чему ће касније бити више речи. Видети документа ИCAO-а: *Conférence internationale de droit aérien*, Roma, Italie, août—septembre 1971, *Dokumentation, CAS n. 1; Assembly 20th session (Extraordinary), Rome, Italy, August—September 1973, Documentation, A20—WP/1.*

(9) На пример, ваздухопловни закони Белгије, Велике Британије, Луксембурга, Италије, Грчке и Швајцарске, који за одговорност ваздушног превозника на унутрашњим линијама преузимају решења из Варшавске конвенције, предвиђена искључиво за међународног ваздушног транспорта.

ваздушни саобраћај, и карактеристике тог општег правног посла. Насупрот континенталном правном систему, у коме су најизразитије школе приватног права — француска и немачка, англосаксонско право или право Велике Британије, Сједињених Америчких Држава и бивших енглеских колонија и доминиона, ретко познаје писане изворе и не пати од систематичности и класификација. Његову основу представљају случајеви из живота, посебно случајеви из судске праксе, који добијају статус извора права, због чега је цео систем познат и под именом прецедентног права. У односу на исти пример, који смо посматрали код континенталног права — природу уговора о превозу путника и роње ваздушним путем, аглосаксонско право се поставља сасвим другачије — *ad hoc* и практично, третирајући га као случај за себе, без икакве потребе да се разврстава у ширу категорију уговора о превозу или да га уклапа у појам уговора, којим се уопште не бави. Оваква различита гледања два система су у деценијама самосталног развоја довела и до различитих практичних решења, на пример, код одговорности ваздушних превозилаца за смрт или повреду путника, због чега је питање уједначавања одредаба постало вема тешко <sup>(10)</sup>. Ти проблеми око уједначавања прописа у ваздухопловном праву нису приметни само у оквирима националних законодавстава, што би се, после овога што је речено, лако могло претпоставити, него и код тумачења појединих појмова и примене одредаба конвенција у међународном ваздушном саобраћају, око којих је, иначе, формално постигнута сагласност и, наводно, нађена формулација прихватљива за обадва правна система <sup>(11)</sup>.

На крају, ипак, треба бити оптимиста и изразити задовољство због извесног приближавања континенталног и англосаксонског система у материји ваздухопловног права, о чему говоре примери са последњих међународних конференција, на којима се показало да су оба система почела да наговештавају еластичност, односно да је континентално право почело

(10) Варшавска конвенција из 1929. године је донета као компромис континенталног и англосаксонског система, јер у основи њене одговорности лежи идеја »Common Law-а« о обавези марљивог пословања, док је код доказивања прихваћена европска варијанта (терет доказивања је пребачен на транспортера, за кога се, ако не докаже супротно, претпоставља да је крив). Одговорности на основу кривице међународног ваздушног транспортера из Варшавске конвенције у ствари вуче порекло из члана 1382 Наполеоновог кодекса из 1804. године, иза кога у далекој прошлости стоји *Lex Aquilia* римског приватног права. Поменути компромис је (очигледан, јер је терет доказивања у англо-саксонском праву на страни тужиоца Видети: Chang, *The Air Carriers Liability to Passengers in Anglo-american an French Law*, *Air Law Rev.*, 1936, p. 154; Knauth, *Air Carrier's Liability in Comparative Law*, *Air, Law, Rev.* 1936, p. 259; Rieprt, *La convention de Varsovie et l'unification du droit privé aérien*, *Journal du droit international* 1930, p. 30.

(11) Нпр, члан 19 Варшавске конвенције о одговорности међународног ваздушног превозиоца за закашњење. Примери различитих пресуда у европском и англо-америчком праву; *Trib. de district d'Amsterdam*, 7 janv. 1953; *Langrgericht, Hamburg*, 6 avr. 1953; *Trib. comm. Seine*, 17 janvier 1949 (*Revue générale de l'air* 1950, p. 1134 i 1961, p. 285); *Jones c. Northwest Airlines*; *Rickey v. Roosevelt Field* (*United States Aviation Reports* 1945, p. 57 i *US Law Review* 1931, 477).

да изражава смисао за практични приступ, а англосаксонско да води рачуна о опште прихваћеним теоријским концептима <sup>(12)</sup>.

У вези са проблемом унификације међународног ваздухопловног права треба поменути и тешкоће које долазе из непоштедне конкурентске борбе ваздухопловних компанија, што такође доприноси атмосфери у којој је врло тешко градити јединствено ваздухопловно право. У свом редовном пословању ваздухопловне компаније доносе такозване опште услове пословања, који морају бити у складу са општим условима Међународног удружења ваздушних превозилаца — ИАТА-е. У свакодневной пракси, међутим, услови пословања Међународног удружења ваздушних превозилаца, а поготово услови националних компанија, нису у сагласности, са одредбама међународних конвенција. <sup>(13)</sup> Та одступања од међународних норми, иако често критикована у теорији и пракси, доприносе разликама које данас постоје у ваздухопловним правима појединих земаља, па чак и у нормативној делатности појединих ваздухопловних компанија.

5. Тематика основних проблема савременог ваздухопловног права нужно налаже и краћи приказ југословенског права у овој области. Треба одмах нагласити да је ваздухопловно право нова грана права, веома мало развијена у нашем послератном развоју, а готово потпуно необрађена у нашој данашњој правној теорији. Таква ситуација се не може објаснити садашњим нивоом развоја ваздушног транспорта код нас, јер је ова грана саобраћаја у великом просперитету, који је још пре десетак година заслужио своју правну обраду и теоријско проучавање. Нажалост, ако се за међународно ваздухопловно право може рећи да заостаје за међународним ваздушним транспортом, онда се још више може рећи да је наше југословенско ваздухопловно право изгубило корак са темпом развоја домаћег и међународног ваздушног транспорта. Такав закључак се намеће после вишеструког разматрања различитих аспеката овог проблема, почев од стања у законодавству до интерних правних норми у статутима и условима пословања ваздухопловних компанија, пре свега највеће компаније Југословенског аеротранспорта.

Погледајмо, у том смислу, југословенско национално законодавство, које до сада, сем у области безбедности и јавно-правног аспекта, није имало одговарајуће одредбе о одговорности транспортера или неком другом значајнијем питању ваздухопловног права. Наша земља је још тридесетих година овог века прихватила основни документ међународног ваздухопловног права — Варшавску конвенцију а затим обавезе из те конвенције поново преузела после Другог светског рата. Такође је ратификована Чикаш-

<sup>(12)</sup> Нпр. Гватемалска дипломатска конференција, одржана од 9 фебруара до 10 марта 1971. године ради ревизије Варшавске конвенције из 1929. године, лако је постигла сагласност око увођења објективне одговорности међународног ваздушног превозника, упркос разликама које постоје у схватању овог појма у континенталном и англосаксонском систему (*Résponsabilité objective, Absolute Liability*).

<sup>(13)</sup> То је, рецимо, случај са одредбама Општих услова ИАТА-е о ослобађању ваздухопловних компанија од одговорности за штету насталу услед закашњења, што је у супротности са одредбама Варшавске конвенције. Видети: D. Lugeau, *La responsabilité du transporteur aérien*, Paris, 1961, p. 125; E. Georgijades, Коментар једне пресуде у *Revue française de droit aérien*, 1956, p. 327.

ка конвенција, као и неколико других докумената донетих после рата у вези са међународним ваздушним транспортом путника и робе. Међутим, што се тиче унутрашњег ваздушног саобраћаја, осим Закона о ваздушној пловидби, који се углавном бави проблемима безбедности и организације ваздушног транспорта, може се рећи да постоје велике правне празнине, поготову у области имовинског права, због чега у пракси постоји низ тешкоћа и због чега се, у крајњој линији, судија — практичар налази у великој дилеми код примене правних прописа на одређени ваздухопловни спор. Суштина проблема је у томе што наше национално законодавство никада није изричито изједначено са међународним, иако је Југославија ратификовала готово све конвенције међународног ваздухопловног права. Проблем је и у томе што су, у недостатку домаћих одредаба, у решавању ваздухопловних спорова углавном примењивани принципи и прописи општер имовинског права.

Кроз неколико месеци, међутим, наше право ће добити потпуне правне изворе за ову област саобраћајног права. Наиме, у току је припрема прописа, којима ће се изменити и допунити Закон о ваздушној пловидби и први пут донети Закон о облигационим односима у ваздухопловном праву. <sup>(14)</sup> Намена ових закона је да регулишу домаћи ваздушни превоз путника и робе на савремен начин и у светлу одредаба међународних конвенција, које је Југославија ратификовала и које већ примењује у области међународног саобраћаја. На тај начин ће се практично у нашој земљи изједначити одредбе за унутрашњи и међународни ваздушни транспорт, чиме ће Југославија дати озбиљан допринос светском процесу унификације ваздухопловног права.

6. Основни проблеми савременог ваздухопловног права се не би могли разумети ако се на крају не би навело и неколико конкретних питања, на којима се последњих година највише ради у међународном ваздухопловном праву. Пре свега, овде се мора поменути проблем одговорности ваздухопловних компанија за смрт и повреду путника приликом авионских несрећа, који не силази са дневног реда још од времена када је тридесетих година овог века донета Варшавска конвенција. <sup>(15)</sup> Времена су се мењала, авиони усавршавали и постајали безбеднији, а накнада за смрт и повреду је све до 1955. године била иста. При томе су се границе уговорне одговорности, њена природа и ефекти поуздано знали и прихватили, али се накнада штете, као последица овакве одговорности, увек појављивала у новој и спорној форми. Питање се у крајњој линији своди на дилему — хоће ли кривица транспортера, предпостављена или доказана, и даље бити основ такве одговорности, или ће свет, у доба масовног ваздушног транс-

(14) На овом закону се ради већ неколико година. Први текст се појавио 1972. године под називом Нацрта закона о уговорима о искоришћавању ваздухоплова (резултат рада специјалне Подкомисије за израду закона о облигационим односима у превозу Заједничке комисије четири већа Савезне скупштине), маја 1972, (документација Савезне скупштине).

(15) Подробније о овоме: Blanc-Dannery, *La Convention de Varsovie et les règles du transport aérien international*, thèse, Paris, 1933; Rabut, *La Convention de Varsovie*, Paris, 1952; Drion, *Limitations of liability in the Law, The Hague*, 1951; М. Трајковић, *Одговорност према путнику у ваздухопловном праву*, Београд, 1971.

порта, прихватити институцију објективне одговорности и пружити пуну или бар адекватнију заштиту кориснику превоза. (16)

Општа слика проблема се најбоље може сагледати кроз чињеницу да је стара Варшавска конвенција доживела две крупне ревизије — преко Хашке и Гватемалског протокола, али да су сва три документа остала самостална, што странке упућује и на три различита правна система. Протоколи никада нису скупили толики број потписница да би матична конвенција могла бити повучена, а то је имало за последицу увођење још два различита режима одговорности транспортера према путницима.

Суштина субјективне одговорности са предпостављеном кривицом међународног превозиоца за смрт и повреду путника, остала је непромењена у Хашком протоколу из 1955 године, али је лимит, предвиђен за накнаду штете, удвостручен, у зависности од измењених економских односа у свету (17). У оба документа се, дакле, предпоставља одговорност ваздухопловне компаније за удес и аутоматски појављује њена обавеза да плати накнаду штете уколико се докаже супротно — да кривице нема, односно да је штета наступила као последица деловања неког ослобађајућег фактора (нпр., више силе итд.). Накнада штете, чији је максималан износ по Варшавској конвенцији 8.300 долара, а по Хашком протоколу 16.600 долара на сваког погинулог или повређеног путника, никако не представља суму која би се аутоматски остваривала чињеницом наступања штете, већ лимит у оквиру кога, после изведених сложених доказа, судија различитим лицима одређује различиту компензацију. Код утврђивања износа за накнаду родбини погинулог путника или повређеном путнику суд води рачуна о редовним финансијским приликама жртве удеса, о његовом послу и евентуалним допунским припадностима, о броју чланова породице и њиховој обезбеђености, о годинама живота оштећеног итд. (18) Изрицање накнаде за смрт или повреду у авионској насрећи је тежак и сложен посао, јер се пред судом могу појавити разноврсни случајеви у погледу ранијег материјалног стања, породичне ситуације или занимања путника. Наравно да ће тај износ бити знатно већи у земљама са вишим животним стандардом, него у земљама где су материјална примања и услови живота нижи. Кад се ово зна онда је лако схватити зашто је та чињеница у свету, који је неједнако развијен, ерло брзо постала разлог неслагања око повећања лимита одговорности. (19)

(16) N. M. Matté, De Varsovie à Montreal avec escale à la Haye, *Revue générale de l'air*, 1966, p. 348; J. Carpanes, *Limitation of Liability in International Air Law: the Warsaw and Rome Conventions reconsidered*, *International and Comparative Law Quarterly*, 1966, p. 660.

(17) О Хашкој конференцији и Хашком протоколу детаљније: Forrest, *Carriage by Air: the Hague Protocol*, 10 *International and Comparative Law Quarterly*, 1961, p. 726; Garnault, *Le Protocole de la Haye*, 10 *Revue française de droit aérien*, 1956, p. 1; Calkins, *Grand Canyon, Warsaw and the Hague Protocol*, *Journal of Air Law and Commerce*, 1956, p. 253.

(18) На различити износ накнаде штете може утицати и избор суда, јер је према члану 28 Варшавске конвенције странци-тужиоцу дозвољено да својом тужбом заснује надлежност једног од четири суда — у месту домицила превозиоца, месту главног пословног седишта превозиоца, месту превозног филијале која је закључила уговор са путником или месту одређења. Видети чланак J. G. de Villeneuve, «Le Forum Shopping» dans la *Convention de Varsovie*, *Revue générale de l'air*, 1967, p. 221.

(19) M. Smirnov, *La crise de la Convention de Varsovie. Le point de vue des pays en voie de développement*, *Revue française de droit aérien*, 1967, p. 259.



Гватемалски протокол из 1971. године, који још није ступио на снагу, доноси две крупне новине — измењену правну природу одговорности међународног ваздушног превозиоца и лимит за накнаду штете од 100.000 долара по путнику. Према основним начелима ове нове одговорности, ваздухопловна компанија одговара увек и дугује накнаду за смрт и повреду путника без обзира на то да ли је стварно крива или не. Њено увођење представља победу тзв. теорије ризика, према којој, у време масовног ваздушног саобраћаја, онај ко извлачи главне користи од превоза, мора из своје делатности да сноси и потпуни ризик. Када Протокол ступи на снагу корисници превоза ће добити једину праву заштиту, јер ће то практично значити да путник има права на накнаду у свакој авионској несрећи, односно да ваздухопловна компанија никуом случају не може да се позива на ослобађајуће околности (чак ни на вишу силу).<sup>(20)</sup>

Међутим, ако је увођење објективне одговорности примљено са симпатијама, пре свега са становишта досадашње неравноправности путника у односу на превозиоца, драстично повећање лимита за накнаду са 16.000 на 100.000 долара је изазвало велику дискусију и подељеност у свету. Оваква одлука је донета под притиском Сједињених Америчких Држава и неких других земаља развијеног цивилног ваздухопловства, насупрот којих су стајале земље у развоју, убеђене да оволике накнаде могу значити финансијски крах за њихове компаније. (Треба се сетити начина одређивања накнаде, о чему је напред било речи, па схватити да је нови систем првенствено намењен богатим путницима, чија компензација може досезати до износа од сто хиљада долара. С друге стране, више је него јасно да такве обавезе ваздухопловних компанија не могу бити обезбеђене ни на који други начин него путем установе осигурања, што практично значи веће премије, а у крајњој линији — знатно веће тарифе путничких карата).

Наше је мишљење да је садашњи лимит у двојном међународном систему одговорности ваздушног транспортера од 8.300 и 16.600 долара за смрт и повреду путника застарео и неодржив. Држава и аутори, који, опседнути економским разлозима, инсистирају на задржавању истог лимита, заборављају путника и потребу његове адекватније накнаде штете. Такав прилаз одговорности у међународном ваздухопловном праву је једностран и искључиво наклоњен интересима ваздухопловних компанија. С друге стране, максимално повећање лимита, иза кога стоји земља са највећим међународним ваздушним превозом путника на свету, такође је екстрем, само друге врсте. Једностраност овог предлога је опаснија него у првом случају, јер покушава да тешку материјалну обавезу, која одговара САД-у, наметне свим чланицама Конвенције. Разлика између огромних накнада штете из унутрашњег ваздушног транспорта и међународних путовања Американаца, се може лако регулисати допунским осигурањем путника, које је, иначе развијено у овој земљи. Приговор америчких правника да у износу од сто хиљада долара не треба видети просечну накнаду, него горњу границу, која ће важити само изузетно, рецимо у примеру богатијих путника — жртава авионских несрећа, није нас убедио у оправданост њи-

(20) Детаљније: М. Трајковић, Нови Гватемалски протокол у међународном ваздухопловном праву, *Анали Правног факултета у Београду*, 1971, стр. 427—434.

ховог предлога, већ нас је, напротив, уверио да се заиста ради о карактеристичном америчком проблему. (Суштина „гватемалског“ решења се, нажалост, своди на то да путници целог света треба да плаћају повећану цену карата ради обезбеђења накнаде штете за мањи број најбогатијих корисника превоза).

7. Други проблем међународног ваздухопловног права, који је по својој актуелности и испред одговорности за смрт и повреду путника, јесу отмица авиона. Неуспех дипломатске конференције и ванредне скупштине Међународне организације цивилног ваздухопловства прошле јесени у Риму, посвећених међународноправном решавању овог питања, дефинитивно је потврдио закључак да се ради о веома сложеној материји, која коренито угрожава основе безбедности цивилног ваздухопловства, изазивајући перманентну кризу савременог ваздухопловног права.

У овом, у суштини кривичноправном комплексу, отмице авиона се појављују само као најизразитији вид испољавања једне шире категорије међународних кривичних дела угрожавања безбедности цивилних авиона, међу којима су такође саботаже, подметање бомби, давање лажних информација, којима се ризикује безбедан лет и разни облици напада на ваздухоплове. (21). Ваздушно пиратство, како се популарно назива ова серија кривичних дела, посебно је забринула свет последњих десетак година, утолико пре што је постало јасно да међународна заједница, политички и економски разједињена до краја, није показала сву ефикасност у борби против таквог зла.

За разлику од општег утиска да ваздухопловно право заостаје за ваздушним саобраћајем, овде се мора признати да уопште није реч о непостојању одговарајућих конвенција или отсуству правних могућности за борбу против учинилаца поменутих кривичних дела. Напротив, међународна заједница је, дубоко узбуђена пиратским актима напада на недужне путнике у ваздушном саобраћају, правно реаговала веома брзо и за непуну деценију донела три конвенције — Токијску, Хашку и Монреалску. (22) У свакој од ових конвенција (Токијска 1963, Хашка 1970. и Монреалска 1971) фигурира иста и заједничка санкција против учиниоца отмица и других кривичних дела угрожавања безбедности авиона — кажњавање криваца према националним законима земље у којој се затекну или њихова екстрадиција. Нажалост, друга страна медаље, — спорост ратификовања ових докумената, и њихова недоследна примена у пракси, пре свега, екстензивно тумачење одредаба конвенција, а затим и најчешће ускраћивање екстрадиције или примена благих и неефикасних санкција из националних закона, дају овом питању сасвим други изглед и у потпу-

(21) H. Valadaho, Piraterie aérienne, nouveau delit international, *Revue générale de l'air et de l'espace*, 1969, p. 261, P. de la Pradelle, Les détournement d'aéronefs et le droit International, *RGAE/Rev. gén. de l'air et de l'es*; M. Pourcelet, La capture illicite d'aéronefs (hijacking), *RGAE*, 1969, p. 269; M. E. Valay, Le détournement des aéronefs, *RGAE*, 1969, p. 340; E. du Pontavice, La piraterie aérienne: notion et effets, *RGAE*, 1969, p. 276; др Б. Филиповић, Отмице ваздухоплова, Београд, 1973.

(22) О историјату и узајамном односу ових конвенција, са посебним освртом на Монреалску: В. Димитријевић — М. Трајковић, Нова конвенција за заштиту безбедности цивилног ваздухопловства, *Анали Правног факултета у Београду*, септ. — децембар 1971, стр 551—562.

ности потиру номиналну вредност донетих правних докумената. Тако је на једној страни пажњу привлачио проблем недовољног броја ратификација Монреалске конвенције, која до данас није ступила на снагу, док су на другој страни били евидентни непоштовање и недоследна примена Токијске и Хашке конвенције. (Токијска конвенција се бави општим кривичним делима угрожавања безбедности цивилних ваздухоплова и поступком који ће се спроводити у вези са тим, Хашка је посвећена најчешћем делу из ове области — отмицама авиона, док последња Монреалска конвенција говори о преосталим делима — саботажи, подметању бомби и другим облицима недозвољеног понашања у ваздухоплову, чиме се онемогућава безбедност лета <sup>(23)</sup>) Било како било, оба поменута разлога — спорост ратификовања Монреалске конвенције и непоштовање, односно произвољно и неуредначено тумачење друге две конвенције, имали су за последицу повећани број отмица авиона и других кривичних дела ове врсте, што је у крајњој линији доприносило узбуђењу путника и доводило у питање ефикасност и опстанак међународног цивилног ваздухопловства уопште. <sup>(24)</sup>

Неуспех римских конференција, које смо поменули на почетку овог дела чланка, најбоље показује до које мере је међународна заједница данас неспособна да предузме нешто ново и конкретно ефикасно против угрожавања безбедности у цивилној авијацији. Дипломатској конференцији и ванредној скупштини Међународне организације цивилног ваздухопловства (ИКАО) претходила је велика активност њеног Правног комитета и многих регионалних саветовања о потреби другачије заштите путника и компанија од напада ваздушних пирата. Основна идеја од које се пошло у изради новог, четвртог документа, била је нужност предвиђања санкција или било каквих других мера против држава које не поштују Токијску, Хашку и Монреалску конвенцију. <sup>(25)</sup> Нажалост, Правни комитет није успео да олакша посао највишим скуповима представника влада, јер је због непомирљивих интереса појединих држава, уместо једног, припремио три нацрта за нове документе (совјетски предлог, француско-швајцарско-британски предлог и предлог скандинавских земаља). У сваком од ових предлога, као и у неким другим који су се појавили у току самих конференција, било је доста прихватљивих елемената, подређених основном циљу да се државе-потписнице досадашњих конвенција о борби против угрожавања безбедности у цивилном ваздухопловству натерају на јединствену примену и поштовање преузетих обавеза. <sup>(26)</sup> Резултат ових напора

<sup>(23)</sup> О суштини Токијске конвенције и њеној оцени: др В. Златарић, Токијска конвенција о кривичним дјелима у зракопловима, Зборник Правног факултета у Загребу, 1966, XVI, бр. 3—4, стр. 428—440.

<sup>(24)</sup> Резолуција Савета Међународне организације цивилног ваздухопловства (ИКАО-а) у документу LC/SC CR из 1972; материјал са седница специјалног подкомитета и Правног комитета ИКАО у књизи Comité juridique, 20ème session special, volume I et volume II, 1973, Montreal.

<sup>(25)</sup> М. Трајковић, Криза међународног ваздухопловног права, Анали Правног факултета у Београду, бр. 2, 1973, стр. 283—288.

<sup>(26)</sup> Предлог Француске, коме су се придружиле и Швајцарска и Британија, предвиђао је измену Чикашке конвенције, тако што би се у њу унели делови Хашке и Монреалске конвенције, који говоре о кривичним делима против цивилног ваздухопловства. Посредством обавезне ратификације ових амандмана био би постигнут жељени ефекат, јер би државе, које не кажњавају кривице или их не изручују, престале да буду чланице ИКАО-а.

је, међутим изостао, јер ниједан предлог није добио већину. чак ни после накнадног поједностављивања процедуре гласања. Стално присуство политике у дебати, а посебно сукоб интереса појединих земаља или боље речено појединих група земаља, нису дозволили ниједном предложеном концепту да буде разрађен до краја и прихваћен двотрећинском већином.

Разуме се да међународна заједница не може одустати од намере и своје дужности да настави организовану борбу за безбедност цивилног ваздухопловства и адекватнију правну заштиту путника. Неуспех много очекиваних конференција у Риму, за које се веровало да ће пронаћи ефикасно средство за поредак мира и безбедности у ваздушном саобраћају, представља последњу опомену и позив за нове напоре у решавању овог деликатног проблема. Велике декларације владиних представника о потреби непоштедне борбе против ваздушних пирата не доприносе постизању заједничког циља, коме, ипак, теже све државе у свету, уколико нису праћене конкретним мерама превентивног и репресивног деловања тих истих влада. Таква конкретна подршка посебно важи и за примену нове конвенције, која ће се једног дана сигурно појавити, јер нема тако савршеног правног документа који се у пракси не би компромитовао уколико буде лишен савесности и одговорности држава потписника. <sup>(27)</sup>

8. — Посебан проблем у међународном ваздухопловном праву јесте и чартер превоз путника и робе. Одрастао у сенци редовног ваздушног саобраћаја, константно споран у погледу применљивости одредаба конвенција и закона, чартер превоз путника и робе се поставља као актуелно питање присутно у свакодневном туристичком и пословном животу. Правни аспект овог проблема, који првенствено имамо у виду, води нас кроз интересантан облик примене старе институције грађанског права — закуп па ствари у једној новој и још увек непотпуно оформљеној правној дисциплини — ваздухопловном праву. <sup>(28)</sup> Суштина правне конструкције чартера у ваздушном саобраћају — превоза на закупљеном ваздухоплову, који се користи ван редовних линија, представља једно такође сложено теоријско питање, које у целини касни за непроученом институцијом чартера у пракси. Чартер се у животу развијао брзо и стихијски, праћен само повременим и несинхронизованим потезима законодавца, ваздухопловних компанија или њиховог међународног удружења. Овај облик превоза је

(A20—WP/2 и A20—WP/3 у документацији ванредне скупштине ICAO у Риму) Совјетски предлог је инсистирао на протоколима Хашке и Монреалске конвенције, а суштинну измена је требало да представљају одребе о безусловној екстрадицији учиниоца отмица и других кривичних дела у корист државе у којој је ваздухоплов регистрован. (CAS Doc. 5 у документацији дипломатске конференције о ваздухопловном праву у Риму) Предлог скандинавских земаља је предвиђао као санкцију моралну осуду одређене земље или формирање јавног мњења против ње, уколико ова није поштовала Токнјску, Хашку и Монреалску конвенцију. (LC п. 831 у документацији поменутих римских конференција).

<sup>(27)</sup> Југославија је потписала и ратификовала све три поменуте конвенције — Токијску, Хашку и Монреалску и у току 1973. године знатно поопштрила своје кривично законодавство у овој области (предвиђене су санкције за дела угрожавања безбедности цивилних авиона од пет година строгог затвора до смртне казне).

<sup>(28)</sup> Већи радови о овом проблему: Sundberg, Air Charter, Stockholm, 1961; Itow, Air Charter Transportation, Токуо, 1969; М. Трајковић, Уговор о чартеру у ваздухопловном праву, Београд, 1973.

због својих привлачних страна, пре свега због своје економичности, ишао тако брзо напред да се неочекивано догодило нешто што нико није желео — прави мали рат и борба за путнике између редовних ваздушних превозилаца и чартер компанија на међународним линијама. С друге стране, чартер је и на унутрашњем плану својим наглим развојем поставио проблем, јер су се законодавци увек колебали како да га регулишу, а да тиме не повреде или не угрозе редовне домаће превозице. Тако су се уз, преваходно економски аспект овог проблема, гомилиле многобројне мере практичне политике ваздухопловних власти и ваздухопловних компанија, док је ваздухопловно право у ужем смислу речи (конвенције, закони, наука) остајало по страни, недовољно способно да прати све оно што је овај нови облик превоза носио са собом.

Правни појам чартера путника и робе ваздушним путем већ дуго времена изазива контраверзна тумачења у пракси. Мада је такав закључак добрим делом и резултат различитог приступа овој институцији два светска правна система — континенталног и англосаксонског, у првом плану су неслагања и нејасноће око основних правних карактеристика, подједнако присутних у свим крајевима света. То су, поред појма уговора о чартеру и самог чартера, његово место међу врстама нередовног ваздушног транспорта, затим његови конкретни облици у пракси, а да већ не помињемо тако позната спорна питања као што су правна природа и правна садржина овог посла или проблем одговорности по међународним конвенцијама и националним законима. <sup>(29)</sup> Наравно, и код овог питања није могла бити избегнута стара дилема ваздухопловног права, која помало прераста у његову суштинску екзистенцијалну противречност — међународно-правни карактер ваздушног транспорта и највећег броја чартер превоза у свету, и национални, у основи парцијалан, а то значи хетероген и нејединствен правни прилаз целој материји. Са порастом међународног чартер превоза путника и робе та противречност постаје све присутнија, а тиме, због нејединствене садржине уговора и различите одговорности према путницима и пошиљацима робе — све бесмисленија.

9. — Ово су само неки примери за закључак о дилемама савременог међународног ваздухопловног права, чију судбину добрим делом следе и национална ваздухопловна права. Могућности дужег и дубљег проучавања тих дилема би несумњиво показале нове примере и дале основа за потпуније закључке. Уосталом, већ и први прилази неким другим, напред поменутих питањима, као што су бука и загађивање који долазе од ваздушних превозилаца, употреба контејнера код ваздушног превоза робе или класично а увек актуелно питање осигурања ваздухоплова и путника, показују велике противречности и раскорак између теорије и праксе, а посебно

<sup>(29)</sup> Martin Bravo Navaro, Responsabilidad civil en vuelos «charter», *Doritto aereo*, 1968, p. 31; Graziani, Locazione di nave o noleggio, *Rivista trimestriale di diritto e procedura civile*, 1950, p. 155; dr A. Schweickardt, *Le contrat d'affrètement du transport aérien dans une nouvelle perspective*, *Revue française de droit aérien*, 1965, p. 291; М. Трајковић, *La nature du contrat de «charter» dans la droit aérien*, *Anali dell' Istituto de diritto aeronautico*, volume II, 1970—1971, Milano.

између правне регулативе и праксе. Сви ти правни проблеми и многи други, које ће донети неслућени развој ваздухопловства и ваздушног саобраћаја у свету, представљају озбиљан изазов новој младој грани права и младој научној дисциплини — ваздухопловном праву.

*Др Миодраг Трајковић*

## РЕЗЈУМЕ

### *Дилемме међународног ваздушног права*

Автор стaтје подвeргaет aнaлизу међународно вoздушно вeрo, явљaющeсe мoлoдoу нaучнoј дeциплинoј и oтрacлoј вeрo, и oпpeдeљaет eгo мeстo и рoљ в прaвoвoј сeстeмe вooбщe. Oцeнивaя рaзвeтe eгo прaвa дo нaших днeй, aвтoр кoнстaтирueт eгo oтстaвaниe oт сoврeмeннoгo рaзвeтe aвиaциe кaк в међународнoм тaк и нaциoнaлнo плaнaх. Причинe eтoмy слeдueт, пo мнeниo aвтoрa, усмaтривaтe нe тoлькo в oтстaвaнии прaвa oт рeзультaтoв нaучнo-тeхничeскoј рeвoлyциe в aвиaциe, нo и в рaзличних пoдхoдaх к oтдeльным вoпрoсaм y двyx вeдущих мирoвoх сeстeм — кoнтинeнтaлнoј и aнглoсaкcoнскoј. С другoј стoрoнe, при вьрaбoткe мeђународных кoнвeнциj oтдeльнe стpaны или грyппы гoсyдaрств зaмeтнo рyкoвoдятcя свoим пoлитичeским и сoбрaжeниeм и исхoдят из прoтивoрeчивых eкoнoмичeских интeрeсoв, чтo тaкжe сyщeствeннo влeяет нa стeпeнь рaзвeтe вoздушногo прaвa. Свoи впeчaтлeния aвтoр пoдкрeпљaет кoнкрeтными зaмeчaниeм и прeмeрaми, oтнoсящимися нa oтвeтствeннoсть зa смeрть и тeлeсныe yвeчья пaсcaжирoв, чaртeр-пeрeвoзкe, пoхищeниe сaмoлeтoв и нa другie aктуaлнe прaвoвыe вoпрoсы.

## SUMMARY

### *Dilemmas in international air law*

Author of the article analyses international air law approaching it as a young branch of law and as a scientific discipline, determining its place and role in the juridical system in general. In valuating the development of this law, author concludes that it is behindhand in relation to the development of contemporary aviation, on international as well as on national level. According to authors opinion, reasons for this are to be seen not only in the tardiness of law in respect to scientific and technological revolution in aviation, but also in different approaches to single questions of two leading world juridical systems — continental and anglo-saxon. On the other hand, excessive presence of politics and different economic interests of single states or of groups of states in making international conventions, also have great influence on the level of development of air law. Author supports his opinion with remarks and examples of responsibility for death and injury of passengers charter transports, air piracy and other current juridical questions.

## RÉSUMÉ

### *Les dilemmes du droit international aérien*

L'auteur de cet article analyse le droit international aérien, en tant que branche récente du droit et discipline scientifique, en déterminant sa place et son rôle dans le système juridique en général. Dans l'estimation du développement de ce droit, qui a eu lieu jusqu'à présent l'auteur constate qu'il est

en retard par rapport au développement contemporain de l'aéronautique tant sur le plan international que sur le plan national. Les raisons d'un tel état de choses peuvent être aperçues, selon l'opinion de l'auteur, non seulement dans le retard du droit devant les résultats de la révolution scientificotechnologique dans ce domaine de l'aéronautique, mais aussi dans les approches différentes à certaines questions des deux systèmes juridiques mondiaux dirigeants — le système continental et le système anglo-saxon. D'autre part, la participation trop grande de la politique et des différents intérêts économiques des divers pays ou des groupes de pays à l'occasion de l'adoption des conventions internationales influe, de même, essentiellement sur le degré de développement du droit aérien. L'auteur corrobore ses impressions sur les observations concrètes et les exemples dans le cas de la responsabilité pour cause de décès et de lésion des voyageurs, de charter transports, de l'enlèvement de l'avion et des autres questions juridiques actuelles.