

Основи ваздухопловног права,
1926.

Садржај

Предговор

Увод – проблем ваздухопловства

1. Правна природа ваздушног простора
2. Међународна конвенција од 13. октобра 1919. године
3. Наше законодавство о ваздухопловству
4. Сувереност држава над ваздушним простором
5. Држављанство ваздушних справа
6. Правосуђе над страним авионима и ваздухопловцима
7. Царинске одредбе о ваздухопловству
8. Одредбе за безбедност ваздушне пловидбе и заштиту становништва
9. Одговорност за учињене штете
10. Међународна организација ваздухопловства
11. Санкције за повреде конвенције и међународних уредаба
12. Ваздухопловно право за време рата

Прилози

1. Уредба од 18. фебруара 1913. године
2. Конвенција од 13. октобра 1919. године

341.226

Д-р А. ГРЖИЋ

ОСНОВИ
ВАЗДУХОПЛОВНОГ
ПРАВА



Министарство
Бр. 4032

ОСНОВИ
ВАЗДУХОПЛОВНОГ ПРАВА

Дено у нови инвентар бр. 1384/1
1. јуна 1942 год.
Београд.

**БИБЛИОТЕКА
ЗА ПРАВНЕ И ДРУШТВЕНЕ НАУКЕ**

Од истог писца:

**Заштита мањина према одредбама уговора
о миру 1919—1920 г. и суверена права држава.** Београд 1922.

**Пословник Народне Скупштине Краљевине
Срба, Хрвата и Словенаца,** са објашњењима из парламентарне праксе и законским одредбама. Београд 1924 (издања ћирилицом и латиницом).

Могу се добити у издавачкој књижарници Геце
Кона, Београд, Кнез Михајлова улица бр. 1.

15.

**ОСНОВИ
ВАЗДУХОПЛОВНОГ ПРАВА**

ИЛИЈА А. ПРЖИЋ
асистент београдског правног факултета



БЕОГРАД
ИЗДАВАЧКА КЊИЖАРНИЦА ГЕЦЕ КОНА
1, Кнез Михаилова улица 1..
1926.

Ова студија, којом сам хтео да обухватим најважније правне проблеме ваздухопловства са гледишта међународног права, нема претензију да поставља нове теорије у праву, већ само да изложи установе и позитивне прописе у овој области. При изради служио сам се, поред наших извора, поглавито страном стручном литературом, наведеном у току излагања, а нарочито радбима америчког писца Џемса Гарнера и системом међународног права Пола Фошила (у чијем *Traité*-у заинтересовани могу наћи и потпуну библиографију по овим питањима). Није ми познато да је у нашој стручној књижевности што писано о питањима која сам овде излагао, сем чланка Д-ра Људевита Крашковића млађег „Зрачни лијет и право“ објављеног у *Mjesečniku* за 1912 год., у коме се на популаран начин (то је једно јавно предавање писца) излажу нека правна питања ваздухопловства. Давас, после светског рата и Конвенције од 1919 чланак је у неколико застарео. Делови пак моје студије објављени су у „Архиву за правне и друштвене науке“, „Економисту“ и органу нашег аеро-клуба „Наша Крила.“

и. п.

Увод

У иностранству се, нарочито после рата, јако развила литература о ваздухопловном праву, које је, упоредо са развијањем аеронаутике, врло брзо заузело угледно место како у међународном јавном праву, тако и у унутрашњем праву појединих држава. Данас се већ у велико говори и пише о ваздухопловном праву у време мира и у време рата, и о многобројним проблемима у вези са ваздухопловством. И законодавства појединих земаља озбиљно се баве овим проблемима, старајући се да правно регулишу односе настале развијањем ваздушне пловидбе.

Само ваздухопловство, па и правни прописи који га регулишу, скорашњег је датума. Човек је пре завладао земљом, свиме што је на њој и под њом; пре је завладао морима и водама; пре је себи потчинио разне елементе (водену снагу, електрицитет и т. д.), но што је постао господар ваздуха. С друге стране ваздух је много неограниченији него сува земља или вода, те кад је човек успео да се без препрека и по својој вољи креће кроз ваздух, у правцу у коме хоће, неограничаван ничим, отворила су се и у праву многа питања, и многи већ утврђени прописи и појмови морали су бити кореговани. И у области приватног и кривичног и јавног права, — административног као и међународног јавног — отворила се дискусија по многобројним питањима, и створио се читав низ одредаба ваздухопловног права. Употреба ваздухопловних апарата треба не само да обезбеди слободу саобраћаја ваздухом свима народима изнад држава и вода, већ и

да заштити државе које леже испод ваздушног простора и њихове становнике од опасности које може да произведе летење ваздушних справа, или спуштање тих справа на земљу.

У ствари постоје две велике области. Један део ваздухопловног права имао би да се уреди међународним одредбама, — то би била питања претежно међународно-правног карактера. У другу област дошла би питања која би се уредила унутрашњим законодавством. И заиста, већ данас јасно могу да се разликују ове две области: док су конвенцијом о ваздушној пловидби обухваћена и решена најважнија међународно-правна питања, скоро све државе, нарочито оне у којима је јако развијено ваздухопловство, доносе цео низ закона и уредаба о овој материји.

Амерички професор James W. Garner детаљно расправља о овој подели ¹⁾ Тако, према њему, међународним одредбама имала би да се регулишу ова питања:

Правна природа ваздушног простора (изнад земље, изнад прибрежног мора, изнад пучине). — Право држава на том простору. — Право безопасног прелаза страних авиона (јавних и приватних). Услови тог прелаза и ограничења. Забрањене зоне. — Слобода спуштања. Забрањена места. Обавезно спуштање. — Класификација авиона (војни, поштански, санитарски, царинске полиције и т. д.). Екстериторијалност. — Народност авиона јавних и приватних. Критеријум за одређивање народности. Марке за разазнавање. — Општа правила о иматрикулацији авиона. — Минимални услови да би се добило уверење о пловидби (*certificat de navigabilité*), сведоцба о способности пилота, (*brevet d'aptitude*), дозвола за пловидбу, и т. д. Узроци за

¹⁾ *La réglementation internationale de la navigation aérienne*, у *Revue de droit international et de législation comparée*. 1923. p. 357.

опозивање и одузимање ових докумената. — Општа правила о међународном ваздухопловству. Средства да се отклоне сукоби. Ватре и сигнали. Знаци идентитета. Хартије, које авион мора да носи, апарати које сме да носи и који су забрањени (радиотелеграфски, фотографски, ватрено оружје, муниција, експлозиви, голубови писмоноше итд.) — Утврђивање међународних ваздухопловних путева. — Припрема аеронаутичких карата. Прикупљање и разашивање аеронаутичких и метеоролошких информација. — Општа правила о спасавању и располагању са остацима поломљених авиона. Ваздушна помоћ. — Опште одредбе о царинама. — Општа начела о одговорности власника и ваздухопловаца за штету причињену лицима и стварима. Обавезно осигурање. Узапћење и задржавање ваздушних справа. Одговорности у случају колизије. — Правни односи међу лицима на ваздушним справама. — Санкције за повреде међународних прописа. Новчане казне. Узапћење; одузимање дозвола за пловидбу и других докумената. — Организација да би се осигурала примена међународне уредбе. Међународна комисија. Њене власти: законодавна, административна, судска. Конференције и конгреси.

Сем овога домаћим законодавством свака би држава имала да допуни међународне одредбе о: а) иматрикулацији авиона; давању и одузимању дозвола за пловидбу, о сведоцбама за ваздухопловце и т. сл.; б) испитима пилота о познавању царинских одредаба, уредбе о спуштању; о местима за спуштање, плаћању причињене штете; в) ограничењу и забрани превоза извесних објеката; г). уредбама о царинама, полицији, санитару, исељавању и т. д.; д) допунском законодавству о обезбеђењу ваздушне пловидбе, о спасавању настрадалих, максималном терету који сме да носи авион и т. д. — Даље би се домаћим законодавством уредило питање међународних ваздушних путева;

одредиле би се зоне у којима је саобраћај забрањен и тачке на граници на којима стране справе смеју да прелазе; утврдило би се подизање јавних и приватних аеродрома, и одредила тарифа за њихову употребу; одредила би се места за царински преглед ваздушних справа; донела би се уредба о саобраћају путника и робе између разних места; забранила би се опасна летења; као и ноћна летења; и утврдило би се санкције за повреде домаћих закона и уредаба, као и за повреде међународне конвенције и уредаба, у случају да нису предвиђене међународне санкције и средства како би се оне примениле.¹⁾

Правна природа ваздушног простора.

Разграничење сфере међународног уређења и домаћег законодавства тесно је везано са питањем о правној природи ваздушног простора, јер се отуда изводи право контроле држава које се налазе испод тог простора.

Ако се усвоји начело суверености државе над ваздушним простором изнад ње, поље међународних уредаба биће, разуме се, знатно ограниченије, но у случају да се усвоји начело слободе ваздуха. И баш у том питању избиле су супротности код научника, и око њега се водила велика дискусија. У почетку већина правника заступала је начело слободе ваздуха, која би се ограничила само правом држава да врше контролу неопходну за њихову одбрану и обезбеђење, било до извесне одређене висине, било до неограничене висине. Ову теорију у главном је поставио *Paul Fauchille*, најзначајнији пи-

¹⁾ Поред поменутог чланка Џемса Гарнера, врло прегледно а на малом простору изложени су ови проблеми у чланку *Teucro Brasiello, La navigazione aerea nel diritto*, (Rivista di diritto pubblico, свеска за децембар 1925, стр. 497.)

сац ваздухопловног права,¹⁾ и њој су приступили многи угледни писци, као: Rolland, Rivier, Gareis, Strupp, Niemeyer, v. Holtzendorf, Meili и т. д. Ова је теорија усвојена као подлога и за даљи рад од Института за Међународно Право 1906 и 1911 год. и на Међународном Правном Конгресу за ваздушно кретање (Congrès juridique international aérienne), у Паризу 1911 и у Франкфурту 1913 год.

Но већина енглеских и америчких правника, који су се бавили овим питањем (на пр. Sir Erle Richards, Westlake, Spaight, Baldwin, Hershey и Wilson), заступали су теорију суверености над ваздушним простором. Овој теорији приступило је више страних правника. (Немци Liszt, Meyrer, Martitz, Meyer, Grünwald, Zittelmann, Французи Merignhac, Blachère, Guibé, и т. д.).

Заступници теорије суверености у почетку су представљали мањину, и на састанку Института 1906 Westlake је за свој предлог добио само три гласа, и ако је предлагао сувереност ограничену правом безопасног (inoffensif) прелаза. Временом ово је начело добијало све више присталица, тако да је усвојено на неколико међународних конгреса.²⁾ Конгрес *International Law Association* 1913 г. прогласило је „пуну сувереност“ држава, са правом, да установе сва ограничења, забране и правила која сматрају за потребна при прелазу авиона кроз ваздушни простор изнад њихове територије и територијалних вода.

И поједине државе у својим законима стале су на гледиште суверености над ваздушним про-

¹⁾ Поред познатих чланака *Le domain aérien et le régime juridique des aérostats* у *Revue Générale de Droit international public* за 1901 г, 414 etc и *La circulation aérienne et les Droits des Etats en temps de paix*, *ibid* 1910, г. 55 etc он је поднео неколико извршних извештаја Институту за Међународно Право, објављених у 19 и 24 Годишњаку Института.

²⁾ На правном конгресу за ваздушну пловидбу 1910 у Верони, затим од *International Law Association* у Мадриду 1913, и од *The Pan-American Aeronautic Federation* 1916.

стором. У томе су смислу енглески статuti из год. 1911 и 1913 ¹⁾, француски декрети из истих година ²⁾ пруске уредбе из 1910 и 1913, ³⁾ пројект немачког закона из 1914, који је прошао кроз Бундесрат, али га Рајхстаг није усвојио услед насталог рата. Такви су били и закони донесени у Аустрији, Холандији, Швајцарској, Индији и више америчких држава. Ово је законодавство обично у свакој земљи допуњено уредбама, које су утврђивале забрањене зоне, и прописивале услове под којима је страним ваздушним справама дозвољено да лете над њиховом територијом.

Услед неких случаја силаска немачких авиона на француско земљиште, априла 1913, француска и немачка влада закључиле су споразум о пријему авиона једне земље у ваздушни простор друге. Тим споразумом забрањено је војним ваздушним справама обе државе, да лете изнад територије друге државе, или да се на њу спусте, изузев на позив владе. Остале справе су биле слободне, са ограничењем забрањених зона, под условима да имају прописана документа, и да се потчињавају законодавству државе у коју су сишле. Свака држава је задржала право да одреди пространства и место забрањених зона.

Овај споразум, поред законодавстава, која су се развијала у појединим државама, утврдио је основ практичном увођењу у живот теорије о суверености државе над ваздушним простором изнад ње. Прећутно, државама је признато да су слободне да страним авионима дају или одузимају дозволе о прелетању изнад њихове територије, или

¹⁾ Spaight, *Air Craft in Peace and the Law*, стр. 156.

²⁾ Piogey, *Des règles de Droit international applicables à l'Aviation*, стр. 10, и *Revue général de Droit international public, documents*, t. XX стр. 67 и 72.

³⁾ Wolters, *Luftverkehrsrecht*, стр. 47.

да ограниче те дозволе разним условима, које смаatraју за добро да пропишу. ¹⁾

Међународна Конвенција од 13 октобра 1919 г.

Сем поменутог двоструког споразума између Француске и Немачке, до рата није било међународног законодавства у области ваздухопловства. 1910 у Паризу је радила међународна дипломатска конференција, која је имала да донесе конвенцију о ваздухопловству, али како мишљења о правној природи ваздушног простора нису могла да се сложе, конференција се разишла, не доневши никакве обавезне закључке.

Ваздухопловство је за време светског рата учинило огроман прогрес, и улога коју је у рату имало, као и будућност која се предвиђа, појачало је осећање потребе да се донесе једна међународна уредба. Услед тога, Врховни Савет на Конференцији Мира одредио је једну аеронаутичку комисију од 17 чланова, да проучи ваздухопловна питања и редигује конвенцију о ваздушној пловидби. Комисија је свршила посао, и конвенција је потписана од пуномоћника Сила Савезних и Удружених 13. октобра 1919 год. Међутим многе државе потписале су је са извееним резервама. ²⁾

Бивше непријатељске државе (Немачка, Аустрија, Угарска, Бугарска и Турска) искључене су од приступања конвенцији до 1 јануара 1923 или бар док не постану чланови Друштва Народа пре тога датума, или у случају да њихово приступање конвенцији једногласно одобре државе потписнице. После овог датума оне могу приступити, ако се зато изјасне три четвртине држава потписница и приступилих. До њиховог примања њихове вазду-

¹⁾ О овоме види детаљније у глави под насловом „Сувереност држава над ваздушним простором“.

²⁾ Регистрована код Друштва Народа 24 јула 1922, и публикована у *Recueil des Traités Vol. XI p. 174 et suiv.*

шне справе немају право слободног прелаза изнад територија држава уговорница, Али док бивше непријатељске државе не приступе конвенцији, уговорима о миру ¹⁾ обезбеђено је државама Савазним и Удруженим право слободног прелаза преко њихове територије, као и право спуштања, без реципроцитета. Ове државе имају право да уживају све привилегије на територији бивших непријатељских држава, које и њихови властити авиони.

Неутралне државе нису биле потписнице конвенције. Но њима је остављено да јој приступе простом декларацијом, нотифицираном Министру Иностранних Дела Француске Републике. До сада су конвенцији приступиле Персија, (9 априла 1920, Перу, Никарагуа, Либериа (29 марта 1922) и Бугарска (5 јула 1923).

Но од свих потписница, и ако је прошло више од пет година од дана потписа, конвенцију су ратификовале само четрнаест држава: Белгија, Боливија, Француска, Енглеска, Грчка, Италија, Јапан, Пољска, Португалија, Румунија, Сијам, Чехословачка, Уругвај и Краљевина Срба, Хрвата и Словенаца. Конвенција ступа на снагу и обавезује једну државу, чим ова положи ратификацију Министарству Иностранних Дела у Паризу. Није дакле потребан одређен број држава да би она ступила на снагу. Свака држава може да откаже конвенцију годину дана унапред.

Конвенцију су израдили истакнути стручњаци у ваздухопловству, и питања којима се она бави могу у главном бити подељена на две групе: на питања законског или политичког карактера и на питања техничког карактера. Ова техничка питања, у

¹⁾ Версалски уговор са Немачком од 28 јануара 1919 чл. 198—202 и 313—320; Сен-Жерменски уговор са Аустријом од 10 септембра 1919 чл. 144—148 и 2 6—283; Нејски уговор са Бугарском од 27 новембра 1919 чл. 80—93 и 204—211; и Трианонски уговор са Мађарском од 4 јуна 1920 чл. 126—132 и 260—267,

главном су расправљена у девет детаљних прилога (анекса).

Конвенција није обухватила сва питања ваздухопловства. Изрично се каже, да конвенција ничим не ограничава слободу акције држава потписница у време рата, било зараћених, било неутралних (чл. 38. и 2) Она, дакле, уређује само ваздушну пловидбу у време мира. Сем тога она није обухватила многобројна питања, као на пр. одговорност за штету причињену ваздушном справом лицима или стварима, о законима који ће се применити на акта која се догоде на странијој справи, о судству за злочине и преступе, који се догоде на справи и т. д. У наредним одељцима ми ћемо се забавити детаљнијим проучавањем како питања која је обухватила конвенција, тако и осталих питања из области ваздухопловног права.

Но сем конвенције, многе су државе после рата законодавством уредиле велики број питања ваздухопловног права. Такве одредбе донеле су: Француска, декретом од 8. јула 1920, и пројектом закона поднесеног скупштини 20. марта 1922 г. Швајцарска декретом Федералног Савета од 27. јануара 1920; Немачка законом о привременом уређењу ваздухопловства од 3. јануара 1920; Аустрија законом од 10. децембра 1919; Русија декретом Савета народних комесара од 17. јануара 1922; Белгија законом од 16. новембра и уредбом од 27. новембра 1919; Шпанија краљевом наредбом од 4. фебруара 1920; Румунија законом од 13. септембра 1920; и Италија уредбом од 24. децембра 1923, која је заменила укинати закон од 27. новембра 1919 ¹⁾.

Наше законодавство.

Код нас је, пре рата, ваздушна пловидба била регулисана *Уредбом о саобраћају сиравама које*

¹⁾ Raffaele Jacuzio, *Le nuove norme di diritto pubblico su la navigazione aerea.* (Rivista di diritto pubblico 1924 стр. 114.)

се крећу по ваздуху, од 18 фебруара 1913 године. (Српске Новине Бр. 41 од 21 П. 1913 год.). Том је уредбом прописано, да стране справе које лете над нашом територијом не уживају екстериторијалност. Да би слободно летеле потребно је претходно одобрење Министра Унутрашњих Дела, а за време рата и мобилизације и Министра Војног. Страни војни авиони не могу летети над нашом територијом ни у време рата ни у време мира. Одређено је време кад се справе смеју кретати (забрањено је ноћно летење и по непогоди), и у ком правцу да се крећу; забрањен је прелаз границе сем на одређеном месту, и у означено време; означена су документа и знаци које авион мора имати; утврђене су ствари које се смеју носити на авионима, и најзад овлашћене су полицијске власти да траже помоћ од војних власти за прибављање санкција у случају неодговарања прописима. „Особље на справама у ваздуху, које нема одобрења ни знака, врши кривична дела из главе девете кривичног закона и из главе пете војног кривичног закона.“ (чл. 14).

После рата и наша је држава учествовала у изради *Конвенције о ваздухопловству*, али на њој нема потписа нашег делегата. Узрок је томе, што је конвенција потписана 13 октобра 1919 год. у време кад ми, одбивши да потпишемо Сен-Жерменски Уговор од 10 септембра 1919, нисмо потписивали остале конвенције. Наш делегат потписао је 1 маја 1920 *Protocole additionnel*. Једна од првих, наша држава ратификовала је Конвенцију. Међутим Конвенцију је ратификовао сам Краљ, по распуштању привременог народног представништва, а пре састанка Уставотворне Скупштине. Тако конвенција није изнесена пред Скупштину. По члану 130 Устава од 28 јуна 1921 год. дато је право Законодавном Одбору да донесе решење о свима привременим законима, уредбама, уговорима и т. д., за које је потребно овлашћење другог законодавног фактора, а које такође овлашћење нису

имале. У року од пет месеца по проглашавању Устава, министри су имали да спроведу све те уредбе Законодавном Одбору на озаконење. У списку, објављеном у 195 броју Службених Новина за 1921 год., не налази се конвенција о уређењу ваздушне пловидбе, и она ни до данас није озаконена. Не само то, она до данас није код нас званично објављена ¹⁾. Тако да имамо једну аномалију. Конвенција, коју смо ратификовали, нигде не објављена, за наше власти и за нас у опште не важи, док за странце важи. ²⁾ Какви би недогледни сукоби могли из тога произићи и сувише је јасно.

Међутим Законодавни Одбор озаконио је *Закон о устројству одељења за ваздухопловство у министарству војном и морнарице*, од 26 јануара 1922 (Службене Новине бр. 287), и у надлежност овог одељења ставио и „организацију цивилног ваздухопловства, руковођење његовом службом и утицање на домаћу авијатичку индустрију“. Чланом 7 овог закона, додељена је у надлежност III одсеку ваздухопловног одељења „контрола над правилним спровођењем прописа „Конвенције о међународној ваздушној пловидби“, затим „надзор и вођење рачуна о извршивању закона и прописа правних, трговачких, и царинских у колико се односи на аеронаутичку индустрију, ваздухопловни обрт, про-

¹⁾ Исте је судбине био и познати Дунавски Статут. Превод Конвенције о ваздухопловству, објављен је, међутим, незванично, у броју 8 и 9 часописа *Наша Крила*, за јануар — фебруар 1925. (Стр. 23—26). Но са правног гледишта ово је без значаја.

²⁾ В. о овоме интересантан чланак д-р Ђорђа Тасића *Тенденције модерног права у погледу закључивања међународних уговора у Економисту* година V број 2 за 1925 год., стр. 115 у коме излаже гледиште да међународни уговори ступају на снагу од самог момента закључења и без „публикације“, наводећи пример конвенције о ваздухопловству. Овде није место за полемику, само желимо да нагласимо да ми не можемо усвојити ово гледиште, јер би довело до недогледних несугласица и сукоба.

мет и саобраћај“, поред низа прописа о издавању и контроли сведожаба (сертификата), старању о наплетку индустрије и ваздухопловства у опште и више осталих техничких питања.

Но поред свега тога, неопходна је потреба да се изда један закон или уредба, којом би се регулисали прописи ваздушне пловидбе, као што је то без мало у свима страним државама већ одавно учињено, или бар да се озакони и публикује већ ратификована поменута Конвенција о међународној ваздушној пловидби.¹⁾

Сувереност држава над ваздушним простором

Пре рата постојале су, у главном, три струје у питању суверености над ваздушним простором. Присталице једне, већином немачки писци (Лист, Улман, Цителман) заступали су гледиште да је свака држава неограничено суверена у ваздушном простору изнад њене територије. Своје гледиште основивали су на позитивним законодавствима, које даје власницима земљишта својину *ad infinitum* ваздушног простора изнад тог земљишта (*dominus soli est dominus coeli et inferiorum*, В. чл. 552 франц. грађ. зак., чл. 297. аустр. грађ. зак. и т. д.). Други писци (Нис, Мерињак а нарочито Fauchille²⁾ заступали су теорију слободе ваздуха. Најзад постојала је и једна средња теорија која је покушала да направи разлику између „слободног ваздуха“ и „прибрежне зоне“ (територијалне), аналого прибрежној зони у поморском праву. (Писци ове школе су Бар и Блунчли, а од француза Ролан).

¹⁾ У тренутку када ови редови улазе у штампу, дневни листови доносе вест да је потписан указ, којим је овлашћен Министар Иностранних Дела, да на основу чл. 78 и 79 Устава поднесе Народној Скупштини на одобрење законски предлог о ратификацији међународне конвенције о ваздухопловству. („Политика“ Бр. 6398 од 15 фебруара 1926 год.

²⁾ В. *Traité de droit international public*, Tome I — 2-ème partie, Paris 1925 стр. 581 и даље.

Конвенција од 13. октобра 1919. решила је ово питање изјављујући у своме првом члану, да „свака држава има потпуни и искључиви суверенитет у ваздушном простору над својим земљиштем“, подразумевајући овде и територијалне воде, које додирују државну област. Како је овим проглашено начело суверености над ваздушним простором, излишна је одредба чл. 3. Конвенције по којој „свака држава уговорница има право¹⁾ забранити летење над извесним зонама свога земљишта, са војних разлога или у интересу јавне безбедности, ваздушним справама које припадају другим државама уговорницама“. Ова је одредба унесена само да би била избегнута свака сумња. И ако је право забране предвиђено само „са војних разлога“ и „у интересу јавне безбедности“, ови су изрази толико широки да их државе могу применити у каквом хоће случају.

Једино ограничење које конвенција ставља у вршењу овога права је у томе да државе неће правити разлику између својих приватних авиона и авиона осталих држава уговорница у прелетању извесних зона њене територије.

Но и ако даје апсолутно и искључиво право државама над ваздушним просторима изнад њихове области, конвенција чини једну важну концесију противном начелу. Ову концесију налазимо у чл. 2. Конвенције који прописује да се „свака држава уговорница обавезује дозволити у време мира, ваздушним справама осталих држава уговорница слободу нешкодљивог прелаза преко свога земљишта, ако се придржавају услова успостављених овом конвенцијом“. Ова је обавеза унесена у циљу да ограничи апсолутно право, које би могло да се извргне у забрану сваког међународног ваздушног саобраћаја. Но не смемо да преценимо

¹⁾ Француски израз *faculté* употребљен у Конвенцији много је шири од енглеског *right*, који има искључив смисао као и наш израз „право.“

стварну вредност ове одредбе. Ако је дата слобода прелаза, то још не значи да се подразумева и слобода спуштања, која није формално прописана и ако је у извесним случајевима предвиђено обавезно спуштање. Затим, самим тим што је употребљена реч „слобода прелаза“ јасно је да тиме није створено једно право, или ма шта што би имало карактер међународне службености. Јасно је да творци конвенције нису били задахнути духом присталица теорије слободе ваздуха, који су захтевали признање страним ваздухопловцима **права да прелазе** ваздухом преко територија државних. Очеvidно је да конвенција на очигледан начин не признаје никакву међународну службеност страним ваздухопловцима.¹⁾

Поред овога, Конвенција предвиђа, једним широким изразом, који се да тумачити на разне начине, само „нешкодљив прелаз“ (*passage inoffensif*), изнад територије једне стране државе. Свакој је држави остављено да цени је ли један прелаз „шкодљив“ или „нешкодљив“, и отуда, разуме се, да га дозволи или забрани.

Ова слобода безбедног прелаза коју даје свака држава уговорница, може бити дата само путем специјалне и привремене дозволе ваздушним справама државе која није потписала Конвенцију, (чл. 5.). Ова је одредба аналога правилу поморске пловидбе, по коме је дозвољено трговачким бродовима свију држава, да улазе реципрочно слободно у прибрежне воде других држава. Ова одредба нема за циљ пресију над државама, да би ове приступиле Конвенцији, већ излази из тога што је слобода прелаза, предвиђена у чл. 2, у вези са осталим одредбама Конвенције, којима све ваздушне справе држава уговорница морају да се под-

¹⁾ Spaight, *Air Craft in Peace and the Law*, стр. 5, и извештај Hazeltine-а у 29-th Conference of the International Law Association, 1920, стр. 392.

чињавају. Природно да државе које нису ратификовале Конвенцију, не примивши обавезе из исте, немају ни права да се користе користима које ова предвиђа, у овом случају правом на сталну слободу својих ваздушних справа да прелазе изнад територија других држава. Тако на пр., швајцарски авиони немају права да лете изнад Француске, јер Швајцарска није ратификовала Конвенцију. Бивше непријатељске државе, као на пр. Немачка, могу да приступе Конвенцији само по престанку бар три четвртине држава потписница или касније приступилих. Док се овим државама не дозволи да приступе Конвенцији, забрањено је њиховим справама да лете изнад територија држава потписница, сем по специјалној и привременој дозволи. Услед ове одредбе неке од држава неутралних за време рата (Данска, Холандија, Шведска и Швајцарска), нису потписале Конвенцију, јер би их то приступање обавезало да забране прелетање немачких ваздушних справа преко њихове територије, све до приступања Немачке Конвенцији.

Због овога Савет Амбасадора потписао је 1. маја 1921. год. један протокол додат Конвенцији, по коме ће се, на предлог Међународне Комисије за ваздушну пловидбу, дозволити укидање члана 5, за државе које би хтеле да приме остале прописе Конвенције.¹⁾

Члан 15. Конвенције садржи најзначајнију концесију начелу слободе ваздуха. По томе члану свака ваздушна справа једне државе уговорнице има право да прелази преко области друге државе не заустављајући се, ако иде путем који је одредила држава изнад које се лети. Међутим, из разлога контроле, ваздушна справа је дужна да се спусти ако за то добије наредбу путем сигнала. У истој смислу говоре и чл. 10 и 11 наше „Уредбе

¹⁾ B. J. W. Garner, *La réglementation internationale de la navigation aérienne*, loc. cit. стр. 370.

о саобраћају справама, које се крећу по ваздуху“ од 18 фебруара 1913 год.

На основу члана 32 Конвенције војни страни авиони могу летети само по специјалној дозволи државе изнад чије територије лете. Очеидно је да су творци Конвенције тиме хтели да означе ово као „шкодљив“ прелаз. Ово предвиђа и чл. 12 наше Уредбе, који говори о дозволама за летење страних справа над нашом територијом за време рата и мобилизације, а у завршној реченици каже да „стране справе никако не смеју летети над српском територијом, па ни у време мира“.

Ако анализирамо дубље чл. 15, запазићемо да право преласка страних авиона преко територије једне државе, без задржавања, има још неких ограничења и услова. На првом месту авион је дужан да се креће путем који је одредила држава преко које прелази. Јасно је да Конвенција претпоставља утврђивање међународних путева ваздушне пловидбе, према неком међународном споразуму. А последња алинеја чл. 15 формално прописује да се ти путеви не могу одредити без пристанка државе изнад које иду. Неки писци сматрају да ово представља озбиљну опасност за слободу ваздушне пловидбе, јер извесне државе могу да одређују такве путеве који су практично немогући за прелаз. (На пр. преко Швајцарске су најзгоднији путеви планинским кланцима, а држава може да не дозволи те путеве). По ваздушну пловидбу најпрактичнији су прави путеви, а на основу одредбе чл. 15, држава може да пропише неки приметан пут, што би можда довело до немогућности и саму слободу ваздушне пловидбе ¹⁾

Сем тога, док прва алинеја чл. 15. признаје право свима ваздушним справама да прелазе пре-

¹⁾ Ове примедбе чини *Blewett Lee*, у чланку *The International Flying Convention*, објављеном у *Harvard Law Review*. Vol XXIII стр. 35.

ко друге државе уговорнице без задржавања, друга алинеја даје право тој држави да примора справу да се спусти, из разлога опште безбедности (*sécurité générale*). Разумљиво је да свака држава има право да у појединим случајевима примени ову одредбу, али и ово право може да се злоупотреби на тај начин што држава може сваки случај да подведе под широк израз „разлози опште безбедности“.

Овакво је решење изражено у Конвенцији од 1919. године. За полазну тачку усвојено је начело „потпуне и искључиве суверености“ држава које се налазе под ваздушним простором. Ово је био пораз за присталице слободе ваздуха. На срећу државе уговорнице обавезале су се да обезбеде слободу нешкодљивог прелаза преко њихове територије, — што ако се примени у потпуности ублажиће последице које би произишле из примене начела апсолутне суверености.

Присталице теорије суверености замерају браниоцима слободе ваздуха да придају сувише велики значај простим речима и фразама, и да су се сувише занели теоријом, не водећи рачуна о стварности. Додају још да су и заступници слободе ваздуха заступали гледиште да мора постојати контрола држава у циљу чувања и народне одбране. Сувереност је у ствари та контрола, само што је реч рђаво употребљена. Слобода ваздуха ограничена правом контроле, довешће у пракси до истих резултата до којих и сувереност над ваздухом умерена слободом безопасног прелаза. ¹⁾

Ипак морамо нагласити да у теорији претеже гледиште слободе ваздуха. Модерне тенденције међународног права су за постизање слобода: слобода мора, слобода трговине, слобода саобраћаја

¹⁾ У овом смислу *Blachère: L' Air, voie de Communication*, стр. 76; *Mérignac, Le Domaine aérien*, *Revue générale de Droit intern. public*, t. XXI стр. 209.

и т. д. У овој реду идеја захтева се и слобода саобраћаја у ваздушном простору, ограничена што мање. Присталице овог гледишта, међу којима је један од најистакнутијих Paul Fauchille не могу да се помире са решењем Конвенције од 1919. год., и боре се и даље за победу своје идеје. У томе правцу можемо да поменемо да су Међународни Конгреси за ваздухопловно законодавство, у Монаку 1921 и Прагу 1922, одбили да усвоје начело суверености, и у своме пројекту међународног законика о ваздуху, предвидели су овај члан: „Међународни саобраћај је слободан, изузев права држава да предузму потребне мере да би осигурале своју безбедност и безбедност лица и добара својих становника“. Јасно је, да се решење конвенције не сматра као дефинитивно.

Држављанство ваздушних справа

Обично се сматра да свака ваздушна справа која врши ваздушни саобраћај, аналого морским бродовима, треба да има држављанство и да буде иматрикулисана од једне државе.¹⁾ Исто се тако сматра да прописи о условима по којима се држављанство даје и признаје од осталих држава, и о месту иматрикулисања, треба да су исти за све државе.

Сви пројекти међународних конвенција и законика, израђени од правника и разних друштава, садрже одредбе о држављанству и иматрикулацији. У колико се тиче држављанства државних

¹⁾ По Fauchille-у справа без држављанства била би пират. *Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats*, *Revue générale de Droit intern. public* t. VIII стр. 471. — На сесији Института за Међународно Право у Мадриду 1911 неки су правници сматрали да ваздушним справама, као и железници није потребно држављанство. На Париској конференцији 1910 преставници Швајцарске и Холандије поредили су вазд. спр. са аутомобилом, сматрајући да им није потребно држављанство, али су их друге државе поредиле са бродовима, налазећи да треба применити прописе држављанства као код ових.

ваздушних справа нема разлике у мишљењу. О приватним справама, у дискусији између правника и ваздухопловних друштава, разна су гледишта заступана: Ово су најважнија: 1^о држављанство земље у којој је справа саграђена; 2^о земље у којима је иматрикулисана; 3^о земље у којој је домицил сопственика; 4^о држављанство сопственика; 5^о место где справа има свој стални аеродром (*le port d'attache*). Од ових разних гледишта Институт за Међународно Право усвојио је, 1911 г. друго гледиште. Четврто гледиште, које је предложио Пол Фошил, усвојио је први међународни правни конгрес за ваздушно уређење, одржан у Бечу 1910 год. и трећи међународни конгрес за ваздушно законодавство одржан у Франкфурту 1913 год. Остала гледишта имала су мање присталица. Свако од њих има својих добрих страна и у исто време и својих незгода.

Претпоставимо да је власник једне ваздушне справе неко друштво: какав ће бити критериум за одређивање њеног држављанства? Трећи конгрес правног одбора авиације, одржан у Франкфурту 1913 год., усвојио је правило да је држављанство такве справе одређено друштвеним седиштем, а у случају разних држављанства сувласника, држављанство справе одређује се по оним сувласницима, којима припада две трећине вредности справе.¹⁾

Конвенција од 1919 посвећује целу другу главу (чл. 5 до 10) држављанству ваздушних справа. Она прописује да свака ваздушна справа у међународном саобраћају мора имати држављанство једне од држава уговорница, и да мора бити иматрикулисана у тој држави, и само у њој (чл. 5 и 6). Члан 5 прописивао је да ни једна држава уговорница неће допустити, сем нарочитом и привре-

¹⁾ *Compte rendu du Congrès*, стр. 84 и чл. 5 *Code international de l'air*.

меном дозволом, саобраћај изнад њене територије ваздушној справи која нема држављанство једне од држава уговорница. Но протоколом Савета Амбасадора од 1 маја 1921, придодатим Конвенцији, дозвољено је укидање члана 5, на предлог Међународне комисије за ваздушну пловидбу, у корист оних држава које би желеле да приступе Конвенцији, усвајајући њене остале одредбе. Критериум који је усвојен за одређивање држављанства ваздушних справа, је комбинација другог и четвртог од горепомнутих гледишта, т. ј. држављанства места иматрикулације и држављанства власника. На основу чл. 6 ваздушна справа има држављанство државе у чијим је регистрима иматрикулисана, а на основу члана 7 ваздушна справа може бити иматрикулисана у регистар једне државе само ако потпуно припада држављанима те државе. Отуда излази, да су иматрикулисање и држављанство недељиви, и да једна држава уговорница не може иматрикулисати ваздушну справу која припада странцима. Сопственик чији је домицил, ма и стално, у страниој држави, мора иматрикулисати свој авион само у држави чији је држављанин, што у осталом може да доведе до знатних тешкоћа.

Али не може се замислити ни један критериум, који у извесним случајевима не би произвео извесне тешкоће. Решење усвојено у Конвенцији од 1919 изгледа да је најбоље које се могло наћи. Њиме је обезбеђен континуитет правне везе која постоји између власника справе и саме справе с једне стране и с друге стране са државом чији је он поданик. Овај је континуитет нарочито значајан с обзиром на чл. 16 Конвенције, који даје право државама да установе ограничења у колико се тиче саобраћаја преноса лица и робе између две тачке њене територије, а у корист ваздухопловних справа својих држављана.

Што се тиче одређивања држављанства ваздушних справа, чији је власник једно друштво,

Конвенција прописује да овако друштво може бити уписани власник, само ако има држављанство државе у којој је справа иматрикулисана, ако су председник друштва и две трећине чланова управе држављани исте државе, и ако друштво испуњава све остале услове, које предвиђају њени закони (члан 7.).¹⁾

Наша Уредба од 1913 год. предвиђала је држављанство ваздушних справа идентично са држављанством њенога власника. (Чл. 1. „Справе које се крећу по ваздуху јесу домаће или стране, према томе, којој држави припадају њени сопственици“.) Чл. 3. исте Уредбе захтевао је да на самој справи, уз име сопственика, стоји написано и име државе којој припада („или земље одакле је“). Међутим, приступајући Конвенцији од 13 октобра 1919 ми смо примили све њене одредбе, и у питању држављанства ваздушних справа чланове 5 до 10, заједно са чл. 5. од кога могу да се изузму само државе које приступају Конвенцији после одлуке Савета Амбасадора од 1 маја 1921. године.

Правосуђе над страним авионима и ваздухопловцима

Несумњиво је да свака држава има потпуну судску власт над свима ваздушним справама које се налазе у границама њене територијалне или ваздушне области, и које имају њено поданство, и сви акти који се догоде на тим справама подлеже законодавству те државе. Исто тако, као логична последица начела искључиве и апсолутне суверености држава над ваздушним простором изнад њих, изводи се њихово право судства над

¹⁾ О овим питањима интересантан је чланак *Robert Homberg, Essai sur la condition juridique internationale des aéro-nefs* Revue de droit international et de législation comparée, 1924, стр. 31.

страним ваздушним справама које се налазе изнад њене територије, чак и кад се не спуштају на њу. Отуда сва акта која се догоде на једној ваздушној справи потчињена су законима те државе, и њени су судови надлежни за злочине и преступе почињене на ваздушним справама. Али спровођење контроле у овом смислу, изазвало би велике тешкоће у пракси.¹⁾

Можемо да наведемо многе претпоставке. На палуби ваздушне справе могу да се закључе грађански акти, на пример, потписивање уговора, а уговорачке стране да не припадају држави изнад које се налазе. Затим може да се почини неки злочин или преступ. Злочин може бити две врсте: или такве која је кажњива у свима цивилизованим државама, или такве која није кажњива сама по себи, већ само зато што садржи дело забрањено од државе изнад које се лети, на пр. фотографисање неке тврђаве. Може бити и проста повреда међународне конвенције за ваздушну пловидбу, на пр. немање прописног сигнала, или одступање од одређеног међународног пута. Најзад, злочин може бити такве природе, да не шкоди интересима државе изнад које је учињен или њеним становницима. У кратко, може бити ограничен искључиво на ваздушну справу, и кривац и жртва могу бити странци за државу изнад које се догодило. На против, може да се догоди да су сви којих се дело тиче поданици државе изнад које се злочин догодио. Треба ли у том случају признати надлежност држави да примени своје законе? И најзад, дело учињено на једном вазд. броду, може произвести последице на земљишту државе изнад које се овај налази. Приватна својина може бити оштећена падом ваздушне справе, или тиме што се непажљиво бацају објекти

¹⁾ За питања из области кривичног права види чланак P. Hugueney, *Le droit pénal et l'aviation*, *Revue internationale de droit pénal*, année No 2 (1924) стр. 146—168.

са те справе; чак жртва дела извршеног на справи може бити лице на земљи испод ње.

Правници су претресали ова питања, и предложено је неколико пројеката закона у томе смислу. Paul Fauchille у своме пројекту, који је поднео Институту за Међународно Право 1902 год., предложио је да су за злочине и преступе учињене на ваздушним справама ма у коме делу ваздушног простора, надлежни судови државе којој справа припада, и дело би било суђено по законима те државе, ма којој било народности да припадају извршиоци или жртве. Али дела управљена против безбедности једне државе, као на пр. завере, шпијунажа, велеиздаја, фалсификовање новца и т. сл. ма на коме месту да су почињена, спадају у надлежност државе изнад које су учињена, и била би суђена по њеним законима.¹⁾ Али Фошилов пројект прелази ћутке преко случаја кад један злочин извршен на палуби ваздушног брода производи дејство на територију под њим. У таквом случају несумњиво је да надлежност припада држави, ако је њена безбедност угрожена или причињена штета њеној територији, њеним становницима или њиховим добрима. Овим се питањем у неколико прилика бавили међународни конгреси и решење које су усвојили у основи је предлог Пола Фошила.²⁾

У своме првобитном облику, како је потписана 13 октобра 1919 год. Конвенција о ваздушној пловидби садржи неке одредбе о судству. Према њима свако лице на једној ваздушној справи дужно је да се подчинијава законима и уредбама државе где се налази, а сви правни односи који се створе међу лицима на палуби ваздушне справе,

¹⁾ *Annuaire de l'Institut*, 1902, стр. 51 (чл. 15 његовог Пројекта).

²⁾ *Sperl, La navigation aérienne au point de vue juridique*, *Revue générale de Droit international public*, књ. 18 стр. 482.

уређују се по законима државе којој справа припада. У случају кривичног дела међу лицима на ваздушној справи у лету, закон државе изнад које се лети надлежан је само ако је дело учињено према неком поданику те државе, или ако се после дела справа спустила на територију дотичне државе.

Држава изнад које се лети надлежна је: 1^о за све повреде закона о општој безбедности као и војних и фискалних закона, и 2^о у случају повреде уредбе о ваздушној пловидби. Ово је било предвиђено у чл. 23. Конвенције, по коме је држава над којом се лети била надлежна за кривична дела почињена на ваздушној справи само у случају ако се та справа спусти на њену територију, чак и ако је дело учињено против њених држављана. Но ова уредба је сматрана као противна начелу суверености израженом у чл. 1 Конвенције, и на захтев неколико Великих Сила, једним протоколом потписаним у мају 1920 год. тај је члан потпуно укинут. Тиме је цело питање остављено без решења. Свака је држава слободна да врши, колико јој је могућно, надзор и судство над свима актима који се догоде на страним ваздушним справама изнад њене територије. Ни *British Air Navigation Act* од 23 децембра 1920, ни француска уредба од 13 јула 1920 не баве се овим питањем. Но на међународном Конгресу за ваздушно законодавство изјављена је жеља да се донесе о овом питању правило које би сви усвојили, и предложено је да држава буде надлежна за дела која су се десила на ваздушној справи изнад њене територије кад та дела угрожавају њену безбедност или поредак. Ако су та дела дисциплинске природе и односе се на посаду брода, потпадају под законодавство и судство државе чије држављанство има справа. Ово је правило које се примењује за дела учињена на палуби страних бродова у пристаништима.

У случају да је кривац учињеног дела изнад једне државе избегао њеном правосуђу, дужна је

држава чији је он држављанин да га изда за суђење у месту учињеног дела. Но европске државе обично одбијају да издаду своје држављане, а неки нови законски прописи (као на пр. чл. 116 немачког устава од 1920 г.). ово чак и изрично забрањује, те је сумњиво да би се оваква одредба међународне конвенције могла привести у дело. У сваком случају закон за екстрадицију може се упутити само у случају тежих злочина а не и због престопа. Кажњење ових треба оставити властима државе чији је држављанин учинилац престопа. У сваком случају потребно би било да о овоме постоји каква међународна обвеза, а Конвенција од 1919 не прописује никакву сличну обвезу.

Све што је овде речено о судству аката учињених на страним ваздушним справама, односи се нарочито на приватне справе. Но ако претпоставимо да се такво дело догоди на каквој страниј државној ваздушној справи, војној или не, поставља се питање да ли се дело има изузети из надлежности судства државе изнад које је учињено, у аналогiji са државним бродовима у пристаништима страних држава?

Пројект Пола Фошила из 1911 год. предвиђа да „јавне ваздушне справе страних држава имају право на повластицу екстериторијалности“¹⁾. Још неки писци чинили су предлоге у сличном смислу, али у пројекту Међународног Законика о ваздуху (*Code international de l'air*), о овоме нема никаквих одредаба.

Конвенција од 1919, која дозвољава прелетање страних војних ваздушних справа само по специјалној дозволи државе изнад које прелећу, даје овим справама право екстериторијалности, које се обично даје страним ратним бродовима, изузев у случају кад је та страна ваздушна војна справа „приморана наредбом да се спусти, или буде за-

¹⁾ *Annuaire de l'Institut*, 1911. стр. 111.

држана или силом принуђена да сиђе“ (чл. 32. Конвенције). Али члан 33. формално изјављује да полициске и царинске ваздушне справе не могу да се користе екстериторијалношћу. Разуме се војни авиони, као и државни бродови дужни су да се потчињавају уредбама дотичне државе, и могу бити кажњени за повреду тих уредаба. У случају кривичног дела извршеног на странај ваздушној војној справи која ужива привилегију екстериторијалности, чак и кад то погађа државу изнад које справа лети, ова нема права судства. У томе случају ствар се уређује дипломатским путем. На против, према Конвенцији, држава је надлежна за сва кривична дела учињена изнад њене територије страном приватном ваздушном справом, или на њој, без обзира на држављанство учиниоца или жртве.

Међународни правни конгреси за авиацију, стојећи — супротно Конвенцији од 1919 г. — на гледишту потпуне слободу ваздушног простора, у неколико махова претресали су питања судства. На конгресу држаном у Прагу 1922 год. усвојено је, и унесено у пројект законика о ваздуху (*Code de l'Air*) овакво решење: у начелу, сва акта и догађаји који се десе или закључе на ваздушној справи у лету, подлеже „законодавству и правосуђу“ земље у чијем је држављанству справа, или бар ако та акта и догађаји нису такве природе да угрожавају безбедност или сигурност државе изнад које лети. Конгрес држан у Риму крајем априла 1924 год., стао је на исто гледиште, у толико пре што је оно изражено у чл. 8 италијанског указ-закона,¹⁾ и у чл. 23 једне швајцарске федералне уредбе од 27 јануара 1920 год. Но страсбуршки професор

¹⁾ *Teucro Brasiello, La navigazione aerea nel diritto, Rivista di diritto pubblico* 1925, стр. 497; *Raffaele Jacuzio, Le nuove norme di diritto pubblico su la navigazione aerea, ibid* 1924, стр. 114.

Хамел²⁾ критикује одредбе италијанског указ-закон на налазећи да се тешко могу применити, услед компликованости система. Он претпоставља француски закон, по коме су све неприменљиве формуле изостављене, тако да у случају кад треба да се примени територијални закон, узима се у обзир закон земље у чијем је држављанству справа (*la loi de pavillon*).

Према члану првом наше Уредбе, све справе које се крећу по ваздуху не уживају екстериторијалност. Полициским властима дато је право контроле, а чл. 15 доноси општи пропис да ће „са одговорним лицима надлежне власти поступити по закону. Све справе, као оруђа којима се врше кривична дела, конфисковаће се у корист државе свакад, кад се њима учини ма које кривично дело.“ Из овога прописа излази да наш уредбодавац сматра наше власти надлежним за сва кривична дела почињена ваздушним справама или на њима, јер екстериторијалност није призната чак ни страним војним ваздушним справама. Ова одредба замењена је чл. 32. Конвенције, али докле се год Конвенција не озакони одредба Уредбе је на снази. У пракси овај сукоб закона могао би да доведе до незгоде и можда чак до међународног спора. Озакоњењем Конвенције и ова незгода, као и многе друге, биће отклоњена.

Царинске одредбе о ваздухопловству

Ако је ваздушним справама које путују из једне државе у другу дозвољено да носе робу, подразумева се да се оне морају потчинити царинским законима и уредбама државе у коју се спуштају. Из начела суверености, које је усвојила Конвенција о међународној ваздушној пловидби од 13. ок-

²⁾ *Joseph Hamel, Le droit aérien en 1924, Journal du droit international*, 1925, стр. 90.

тобра 1919. излази да свака држава може да пропише услове по којима справе могу да се спуштају на њену територију и да предају своју робу. Ипак, очевидно је да би много користило да се царински прописи о ваздушном транспорту изједначе. Отуда би сваки међународни закон о ваздушној пловидби имао да пропише општа начела на којима би се оснивала законодавства појединих земаља у овој области. ¹⁾ Ова начела треба да имају у виду напредовање општих интереса ваздушне пловидбе, и с друге стране заштите фискалних интереса појединих држава. Пројект конвенције, који је поднео Paul Fauchille Институту за Међународно Право 1911. год., предвиђа да ваздушне справе (les aérostats) натоварене робом, треба да су снабдевене товарним листом издатим у месту где су натоварене, и оверене од стране фискалне власти. Одмах по спуштању једне справе, пилот треба о томе да извести најближу месну власт. Ова, пошто утврди идентитет справе, прегледа товар и испуни формалности прописане фискалним законима, ставиће своју визу у књигу пловидбе (livre de bord). Ваздушна справа која носи робу, мора да покаже свој товарни лист²⁾. Овај предлог није предвиђао спуштање авиона било на граници, било на некој царинској станици у унутрашњости.

Овај је предлог био повољан за међународни ваздушни саобраћај, јер је остављао авијатичару слободу да се спушта на коме било месту, које му се чини за то погодно. Али он је пружао многе прилике да се изиграју царински закони створивши могућност ваздухопловцу да прода робу коју носи не плаћајући царину. Ваздухопловац који би се огрешио о ове прописе, до душе могао би бити кажњен тиме што би му се забранило да други пут лети изнад државе чије је законе повредио. Но

¹⁾ Spaight, *Air Craft in Peace and the Law*, стр. 61.

²⁾ *Annuaire de l'Institut*, 1911, стр. 109.

овај начин казне не би накнадио штету коју је држава претрпела већ учињеним иступом.

Питање преношења робе ваздушним справама расправљано је и на дипломатској конференцији у Паризу 1910. год. Делегати Аустро-Угарске, Русије и Белгије предлагали су апсолутну забрану; представници Немачке предлагали су да се допусти пренос извесних објеката, — Француски представници предлагали су да се дозволи пренос извесних предмета, с тим да се испуне услови и формалности изнесене у пројекту Paul Fauchille-а које смо горе изложили. Конференција, пошто је претресала разне предлоге, изјаснила се знатном већином у корист потпуне забране превоза ма какве робе ваздушним путем у међународном саобраћају. Ипак она је учинила резерву да поједине државе могу да се споразумевају посебним уговорима, којима би регулисали ово питање. Конференција је одлучила да се авиони имају потчињавати одредбама царинског законодавства и полициским уредбама које су на снази у земљи у коју се спуштају. ¹⁾

Правни одбор за ваздухопловство (Comité juridique de l'Aviation) ни на једном свом конгресу није расправљао ово питање, и у његовом пројекту закона о ваздухопловству нема ни једне одредбе из ове области. Два немачка писца Ал. Мајер и Др. Вурт објавили су на француском два чланка заступајући гледиште да треба изменити одредбе законодавства појединих земаља, по којима се царина плаћа само у одређеним местима на граници ²⁾. Они су приметили да је непрактично приморавање авиона да се спуштају на граници, и да то знатно

¹⁾ Blachère, *L'air, voie de communication et le droit*, стр. 198—207.

²⁾ Ово је гледиште бранио Француз Guibé у својој књизи *Essais sur la navigation aérienne en droit interne et en droit international*, стр. 177.

спречава међународни ваздушни саобраћај. Треба дозволити авионима да прелазе границу и да наставе летење до неког „аеронаутичког пристаништа“, подигнутог у унутрашњости, па тамо подвргнути авионе и њихов товар прегледу царинских власти. Разуме се, сваки авион који носи робу, дужан је да има товарни лист оверен од државе одакле је кренуо. У том товарном листу побројани би били сви предмети који подлеже плаћању царине.¹⁾

Конвенција о међународној ваздушној пловидби од 13. октобра 1919 год. има један прилог (анпехе Н), који говори о царинским одредбама у ваздухопловству. Занимљиво је што један тако важан предмет, као што су царине, није прописан у самој конвенцији већ у прилогу (анексу). Но то је вероватно због тога што сва правила, прописана у анексима, могу бити мењана од међународне комисије за ваздушну пловидбу, што не може бити са одредбама које су ушле у саму конвенцију. Хтело се вероватно да се ова правила начине више гипка, да се не би доцније појавиле компликације, у случају да настане потреба за њиховом изменом.

У начелу, авион који силази у страну државу, подлежи њеним царинским прописима. Кад је авион у покрету, на ком било месту да се налази, дужан је да се потчини наредбама полицијске и царинске власти државе над којом се налази. Роба која долази авионом, сматра се да је пореклом из земље у којој су исправе визиране од царинског чиновника. Та роба, у колико се тиче њеног порекла и царинских прописа, подлежи правилима која се примењују на робу донесену сувоземним или воденим путем.

Конвенцијом је прописано да сви авиони који иду за иностранство, полазе само са аеродрома

¹⁾ Dr. Wurth, *Aéronautique et administration douanière*, Revue juridique de la Locomotion aérienne 1912, стр. 65; A. Meyer, *L'aviation et le droit public*, ibid, стр. 179.

нарочито одређених од царинских власти сваке државе потписнице. Ти су аеродроми названи „aérodromes douaniers“. Даље је прописано да се све справе које се враћају из иностранства могу спуштати само на те аеродроме; да смеју летети само путевима које пропишу државе изнад које лете; и да смеју прелазити границу само између тачака које одреде државе потписнице, а које су означене на аеронаутичким картама. Ако у случају више силе авион пређе границу на некој другој тачки, а не на одређеној, мора се упутити најближем царинском аеродрому. Ако је приморан да се спусти пре но што дође на овај аеродром, дужан је да се пријави најближој полицијској и царинској власти. У сваком случају пилот мора да покаже властима на аеродрому свој путни дневник, а ако је потребно и товарни лист за робу која се налази на броду. Ове ће исправе власт оверити. Свака држава има право да упише у ове исправе све податке које сматра за потребно. Пред полазак авиона који носи робу, царински чиновник оверава товарни лист својим печатом и потписом, и плombe робу. При доласку он испитује неповредност плombe и оверава лист. Ако нема робе на авиону, царинска и полицијска власт само ставља визу.

Од задржавања на царинским аеродромима могу бити ослобођени, изузетно, поштански авиони, авиони који припадају уредно конституисаним и позлашћеним друштвима за ваздушни саобраћај, и они који припадају члановима признатих туристичких друштава, а који се не баве ни јавним преносом путника ни преносом робе. Свима може бити дозвољено спуштање и узлетање са извесних аеродрома у унутрашњости, које одреди царинска власт и полиција сваке државе. Но и ови авиони морају летети одређеним аеронаутичким путевима и истицати знаке за распознавање при прелазу границе.

Сва обавештења у колико се односе на царинске аеродроме једне државе, аеронаутичке карте,

промене на њима и т. сл., имају се доставити Међународној Комисији за ваздушну пловидбу, која ће их саопштавати свакој држави потписници конвенције. Но и државе могу да уђу у непосредан додир и да међусобним споразумом установе међународне аеродроме, уједначе царинску службу и тако даље.

Авиони који не укрцавају или не искрцавају путнике или робу, већ просто лете изнад једне државе, нису приморани да се спуштају на царинске аеродроме. Они су обавезни једино да „лете по одређеним путевима и обележавају прописаним сигнаlima свој прелазак изнад извесних места, за које је ово одређено.“ Но они су ипак дужни да се потчињавају наредбама полиције и царинских власти државе изнад које лете.

Одредбе о царинама, прописане у анексу, не примењују се на војне авионе који посећују једну државу по специалној дозволи, нити на полицијске и царинске авионе. У случају преступа закона и прописа извесне земље, или одредаба међународне конвенције, свака таква повреда има да се достави држави у којој је авион иматрикулисан. Та ће држава одузети исправе таквог авиона, било привремено, било за свагда, у ком ће се случају и исправе поништити.

Обавезујући на овај начин све авионе који долазе из иностранства (све означених изузетака), да се спуштају на аеродроме нарочито означене од државе у коју се спуштају, и да прелазе границу на строго утврђеним местима, одређеним од истих власти, конвенција од 1919 мање је повољна за међународни ваздушни саобраћај од предлога Paul Fauchille-a.

Како су ови царински аеродроми подигнути обично само на границама, и како су места за улазак у земљу строго ограничена домаћим уредбама појединих држава, излази да је слобода међународне ваздушне пловидбе знатно ограничена.

Но кад би се, према предлозима Мајера и Вурта, које смо горе изложили, подигао у унутрашњости појединих држава довољан број царинских аеродрома, на чему се у последње време ради, и кад би се на границама одредио довољно широк прелаз, ограничења у конвенцији не би била сувише строга. Одредбе конвенције од 1919 сведе на минимум могућности повреда царинских закона и уредаба, а према мишљењу твораца конвенције, требало је најпре обезбедити ово, па онда мислити на остварење потпуније слободе међународне ваздушне пловидбе, као што каже амерички писац James W. Garner. ¹⁾

Код нас је уредбом о саобраћају справама, које се крећу по ваздуху од 18 фебруара 1913 г., прописано да справе са туђе територије, ма чије оне биле (приватне, јавне, полицијске и т. д., осим војних), могу прећи над српску територију само на месту и у време које одреди царинска власт у споразуму са Министром Унутрашњих Дела. Такве справе мораће да се спусте на одређено место ради даље примене законских прописа и наредба власти.

Законом о Устројству одељења за ваздухопловство у Министарству Војске и Морнарице од 26 јануара 1922 год. стављено је у надлежност III одсека Одељења: надзор и вођење рачуна о извршивању закона и прописа правних, трговинских и царинских, у колико се односи на аеронаутичку индустрију, ваздухопловни обрт, промет и саобраћај. Овај трећи одсек Одељења за ваздухопловство, поред контроле над правилним спровођењем прописа „Конвенције о међународној ваздушној пловидби“ (којој смо ми приступили и ратификовали је још 1920, и чији смо анекс који говори о царинским одредбама горе изложили), има за

¹⁾ *Réglementation internationale de la navigation aérienne*, стр. 394.

дужност и одржавање везе са цивилним надлештвима, државним и приватним, по аеронаутичким питањима а која нису чисто војне природе (чл. 7 Закона). Истим законом предвиђа се да ваздухопловне јединице могу бити придате појединим командама у војсци за вршење војно-полициске и војно-контролне службе у унутрашњости земље и на граничним фронтовима.

Према одредбама међународне конвенције, многе државе од 1919—1924 закључиле су међу собом низ двостраних конвенција, којима су утврдиле места на граници преко којих авиони могу да прелазе, побројали аеродроме са којих смеју да полазе или на које могу да се спуштају, и уредиле разна друга питања ваздухопловства. До сада је закључено око двадесет таквих конвенција. Све те конвенције региструју се у Друштву Народа и објављују у Збирци Уговора Друштва Народа ¹⁾ Наша држава до сада није закључила ни један посебан уговор о ваздухопловном саобраћају. Исто тако није објављена никаква уредба, која би прописивала појединости царинског уређења ваздухопловног саобраћаја.

Одредбе за безбедност ваздушне пловидбе и за заштиту становништва

Конвенција од 1919 бави се више техничким питањима но правним. Једно између тих је питање мера које се морају предузети да би се обезбедила сигурност лица која се налазе на вазду-

¹⁾ Такве су конвенције између Енглеске и Данске од 23 децембра 1920; између Енглеске и Швајцарске од 6 новембра 1919; између Белгије и Швајцарске од 13 јануара 1922; између Немачке и Швајцарске од 14 септембра 1920 и т. д. Конвенција између Швајцарске и Француске од 9 децембра 1919 садржи између осталог, одредбу да ће „свака уговорна страна одредити на својој територији један или више аеродрома који ће обавезно употребљавати авиони за полетак у другу земљу или за долазак из ње“. (Чл. 12)

шној справи (путници и посада) и становништва на земљи које може бити изложено опасностима услед летења справа. Сви су писци сагласни у томе да будући законик о ваздушној пловидби мора да садржи одредбе које би колико је год могуће обезбедиле ту сигурност. За такве одредбе налазимо преседане у конвенцији од 1909 г. о међународном саобраћају аутомобилима, Бриселској конвенцији од 1910 о ђударима бродова на мору, и у Лондонској конвенцији од 1914 о безбедности по живот на мору. Ове конвенције прописују извесне услове који треба да буду испуњени од власника или управљача аутомобила, или од морепловаца. За аутомобиле, на пример, предвиђен је испит шофера. Оваква предохрана потребна је и за ваздушне справе, и сви пројекти закона о ваздушној пловидби уносили су одредбе у том смислу.

Пројект који је Пол Фошил поднео Институту за међународно право, прописивао је да сваки пилот мора имати дозволу од државе у чијем је држављанству ваздушна справа, а та дозвола важи и у осталим државама. Сем тога сваки пилот мора имати уверење о способности за пилотажу, које се издаје после једног испита. Држава има право контроле преко својих органа, и може да одузме дозволе кад престану да одговарају захтевним условима. Забрањено је да приватне ваздушне справе прекосе експлозиве, оружје и муницију. ¹⁾

Париска међународна конференција од 1910 г. такође је прописала да свака ваздушна справа мора да добије уверење да је способна за летење, и да сваки пилот мора да има диплому о способности, коју стиче по положеном испиту. Али је конференција оставила државама слободу да пропишу само услове за стицање ових уверења и сведочанстава. Сем тога конференција је одлучила да свака ваздушна справа — као и морски и речни

¹⁾ *Annuaire de l'Institut*, 1911, стр. 107.

бродови — мора имати своју књигу (*livre de bord*).¹⁾ Пројект законика о ваздуху, који је израдио међународни конгрес за ваздушно законодавство, не садржи одредбе о безбедности ваздушне пловидбе и заштити становника, сем једне забране да се са ваздушних справа бацају предмети који би могли својим падом да причине штету лицима или добрима (сем у случају велике опасности).

Конвенција од 1919 садржи више одредаба у погледу сигурности ваздушне пловидбе, и заштите лица на справама и становника под њима, од могућних опасности. О томе је нарочито говорено у брижљиво израђеним анексима. Тако је прописано да свака ваздушна справа мора бити снабдевена уверењем о способности за пловидбу (*certificat de navigabilité*), које издаје држава у чијем је држављанству справа. Анекс В прописује главне услове који се захтевају за издавање уверења о способности за пловидбу. Особље које управља справом мора имати уверење о способности и дозволу (*licence*) које издају исте власти. Анекс Е. набраја услове за добијање уверења о способности за пилота. Ова уверења издана од једне државе важе у свима државама, и ако свака држава има право да не призна уверења и дозволе које нека страна држава изда њеном држављанину. Обвеза је дакле само признање уверења које држава даје своме држављанину.

Државне ваздушне справе (*les aéronefs publics*) које могу да носе десет лица, морају бити снабдеване апаратом за телеграфију без жица (чл. 14). С друге стране, пренос експлозива, оружја и муниције забрањен је у ваздушној пловидби (чл. 27). У циљу безбедности пренос предмета сем горе побројаних, може бити забрањен од неке државе уговорнице (чл. 29). Свака држава може да забрани

¹⁾ *Blachère, L'air, voie de communication et le droit*, стр. 156—160.

и пренос или употребу фотографских апарата (чл. 28). Анекс D који садржи правила о ватрама, сигнаlima за ваздушни саобраћај, је прави закон о ваздушној пловидби.

Узете укупно, одредбе конвенције и њених анекса о безбедности ваздушне пловидбе, израђене су врло добро. Очевидно је да су дело стручњака у аеронаутичкој науци, који су упознати са практичним проблемима ваздушне пловидбе. У томе се Конвенција разликује од ранијих пројеката, према којима представља напредак. Али ове одредбе треба да се допуне законодавствима појединих земаља, којима би се прописала контрола над уписивањем ваздушних справа, издавањем сведоцаба за способност пловидбе, прагматика о руковању безжичном телеграфијом, надзором над справама, употребом аеродрома и т. д. Ово законодавство имало би да пропише услове под којима би се вршио пренос путника и робе, да ограничи забрањене зоне, да одреди тачке на граници преко којих страни авиони морају да прелазе, као и путеве којима треба да се крећу, места за спуштање и т. сл.¹⁾

Наша уредба од 1913 год., такође прописује услове за безбедност саобраћаја. Члан 2. наређује да „справе морају бити сигурне и не могу се употребити без дозволе Министра Унутрашњих Дела. У дозволи ће бити тачно описана справа, која се мора свакад одржавати у исправном стању.“ Исто тако „управљач справе мора да има уверење Министра Војног о својој способности“ (чл. 4). Даље је у истом циљу, чланом 6. наређено да „на справама не сме бити оружја, муниције, експлозива, апарата фотографских, радиотелеграфских

¹⁾ У овом смислу донесен је француски декрет од 23 јула 1920 и енглески *The British Navigation Act* од 23 децембра 1920, коме је први назив „An act to give effect to the international convention of October 13, 1919, and to make further provision for the control and regulation of Aviation.“

и радиотелефонских, голуба писмоноша, нити се са справа сме што бацати на земљу — осим по дозволи српске полицијске власти, која ће у дозволи побројати предмете који се могу бацати и који својим падом неће представљати никакву опасност по становништво (као ситан песак, вода).“ Прописано је исто тако да справе не смеју да лете ноћу. „О датим дозволама... по званичној дужности ће се извештавати војне и цивилне власти.“ У осталом су у важности одредбе Конвенције од 1919 и њених анекса.

Одговорност за учињене штете

Постоје неколико важних питања преко којих је Конвенција од 1919 или је прешла ћутке или је формално прописала да је уређење тих питања остављено законодавству и правосудју сваке поједине државе. На првом месту ту је питање спасавања апарата изгубљених на мору или на земљишту стране државе. П. Фошил предложио је у својем пројекту да је свако лице које нађе на мору или на земљи ваздушну справу, било у исправном стању или поломљену, дужно да то достави најближој општинској или најближој лучкој власти, и да значи место где се справа налази. У случају ако се пронађе власник справе, ова ће му бити предата, а он је дужан да плати трошкове спасиоцу, као и награду у износу 5 % од вредности справе. Ако се власник не пронађе, справа ће се предати властима.¹⁾ У истом смислу поднела је предлог Француска дипломатској Конференцији одржаној у Паризу 1910. Пројект међународног законика о ваздуху, израђен од правног одбора за авиацију, предвиђао је да сопственик може да тражи своју справу од власти код којих се ова налази у року од године дана по њеном наласку; да је дужан да пла-

¹⁾ *Annuaire de l'Institut*, 1911, стр. 111, чл. 2/ пројекта.

ти трошкове за њено чување и налазиоцу награду у износу 10% од вредности справе. Конвенција од 1919 није се много бавила овим питањем и ограничила се на томе да у својем 23 члану пропише: „Спавање справа палих у море биће уређено начелима поморског права, сем ако не буду закључене конвенције у супротном смислу.“ О справама које су нађене на земљи, Конвенција не говори ништа, те је то питање остављено потпуно законодавствима појединих држава. Несумњиво је, да је много значајнији број и већа вредност справа пропалих на земљи но у мору, те је веома потребно да се уреде права и обавезе власника справа и налазилаца. Од позитивних законодавстава само француска уредба од 13 јула 1920 прописује у чл. 15. дужност за свакога ко нађе остатке справе да обавести председника општине, који ће одмах о томе доставити окружном начелнику.

Друго питање преко кога Конвенција од 1919 прелази ћутке је проблем одговорности власника ваздушне справе, или онога ко се њоме користи, за штете причињене лицима и добрима на земљи државе изнад које се прелеће или на коју се спушта. Конвенција о овом питању не говори вероватно с тога, што по мишљењу њених твораца ово питање спада у надлежност законодавстава појединих држава, јер штете ове врсте произлазе из аката која се дешавају на територији дотичне државе, а сама питања права на накнаду штете и обавезе да се плати оштећење, тичу се више појединаца но држава.

Како је вероватно да ће настати све чешћи случаји оштећења, у колико се ваздушни саобраћај јаче развија, многи писци жале што Конвенција о овом питању не предвиђа ништа. Но и ако се сложимо о потреби стварања међународних правила, којима би се ово питање уредило, настаје једно још веће питање: на коју ће се основу поставити ова правила? Најпре дали ће се узети да просто

прелетање једне ваздушне справе изнад земљишта једног власника сачињава штету за коју овај има право да тражи накнаду? Да ли авијатичар који прелеће земљиште које припада извесном лицу, не чинећи тиме материјалну штету власнику, вређа тиме његово право својине? Ако се старим правилима: *Cujus est solum ejus est usque ad coelum* и *dominus soli dominus coeli* призна снага законских начела, сматрало би се да такав авијатичар вређа право својине, и власник би био у праву да тражи оштету за повреду свога права. Али усвајање ових начела значило би онемогућење сваке ваздушне пловидбе. Данас је немогуће усвојити овакво начело, и признати власницима земље ово право. Стара начела која смо горе поменули нашла су изражаја у појединим законима, (на пр. Француски грађански законик у чл. 552, или аустријски грађански законик који сматра, у члану 297, као припадак земљишта „куће и друге зграде са ваздушним простором над њима у управној линији,“¹⁾ Новија пак законодавства (на пр. немачки и швајцарски законик) не уносе овакву одредбу. И наш Грађански Законик у § 189, који одговара чл. 297 аустр. Г. З. нема одредбу по којој би се ваздушни простор сматрао као припадништво земљишта под њим. Ову теорију судови и скоро сви правници одбацују као апсурдну и немогућну, и њу не налазимо ни у једном пројекту законодавства о ваздуху.

На конгресу International Law Association, одржаном 1921 године предложено је да се против ваздухопловаца не предузима никакав поступак за повреду права својине услед прелетања преко туђих власништава, сем у случају кад је тим летењем учињена материјална штета лицима или имању. Ова је одредба ушла и у 9. главу енглеског

¹⁾ Аустриски Грађански Законик у преводу Др. Драгољуба Аранђеловића, Београд 1906, стр. 40.

British Air Navigation Act-а од 1920 године, и у француску уредбу од 13 јула 1920, која је усвојила принцип, ограничивши право на накнаду штете стварно причињене ваздушном справом или лицима која се на њој налазе. Исто је начело унесено у пројект међународног законика о ваздуху, који је усвојен од V Конгреса међународног правног одбора о Авиацији, одржаног у Прагу 1922 год, и чији члан 28 гласи: „Нико не може, позивајући се на право својине, да се противи прелазу једне ваздушне справе, у случајима који за њега не представљају никакву видљиву незгоду.“¹⁾

Али ако летење ваздушне справе причињава велику „досаду“ (*ennui, nuisance*) власнику земље над којом лети, овај има право да тражи оштету, чак и ако није учињена никаква материјална штета њему или његовом поседу. Тако, једна справа која својим кружењем ниско изнад земље плаши раднике или стоку, или узнемирује одмор сопственика земље и његове породице, сматраће се као да причињава штету, за коју сопственик има право да тражи накнаду. Имамо, у иностранству, више примера да су судови у оваквим случајевима додељивали накнаду за причињење штете.²⁾

Сва се мишљења слажу у питању одговорности авијатичара за штете причињене летењем и о праву оштећених на накнаду, кад су те штете причињене кривицом авијатичара, сем кад оштећени својом кривицом или немарношћу није допринео штети.

Но претпоставимо да је губитак или штета настала не услед кривице, већ као последица несрећног случаја или *vis major*, и да се никаква

¹⁾ Robert Homburg, *Les travaux du Ve Congrès international du Comité juridique international de l'aviation*, Rev. de dr. intern. et de législ. comparée 1923, стр. 421 и сл.

²⁾ Види James W. Garner, *op. cit.* текст и пета примедба на стр. 632—633.

предохрана није могла учинити да би се штета избегла. У том случају, има ли оштећена странка право на накнаду? Према европским законодавствима, као и по енглеском праву, вели **James W. Garner**, нема. У томе се случају примењују одредбе као код штета причињених аутомобилима, железницом или другим превозним средствима на суву или на води. Али ваздушне справе су превозна средства, која се не могу ставити у исту категорију, оне су **sui generis**, и било би неправедно да се на оштећену странку примењују иста правила одговорности, и да се захтевају докази кривице или нехата авијатичара, да би им се дало право на накнаду штете коју су претрпели од предмета палих са справе или услед пада или непромишљеног спуштања саме справе. Становници су у немогућности да предузму мере предострожности против таквих штета, и исто тако, у већини случајева, немогућно је да прикупе доказе о кривици или нехату ваздухопловца. Поставља се питање да ли ваздушну справу треба узети као нешто што је опасно само по себи, нешто слично животињама, које сопственици чувају и за чије су акте, као и штете које отуд произађу, они одговорни, па и у случају кад нема њихове кривице. До ових закључака дошли су многи правници у последње време¹ и у томе смислу на поменутом конгресу у Прагу 1922 год. унесена је у пројект законика о ваздуху одредба, са ограничењем да држалац справе може да истакне **vis major** као олакшавну околност. Ако је пак оштећени допринео причињењу штете, писци су сагласни да авијатичар није одговоран.

Но кад је у питању штета настала услед више силе, неки писци предлажу да се начело „кривица—одговорност“, које се примењује у случају штете причињене превозним средствима, замени начелом „ризик—одговорност“ за штете причиње-

¹) **B. Garner**, op. cit. стр. 634.

не ваздушним справама, т. ј. начелом да онај ко се служи у своју корист или за своје задовољство стварима што могу да буду опасне по друге, треба да сноси пуну одговорност и плати оштету за причињене штете, без обзира да ли има његове кривице или не.¹)

Примећено је да би теорија „ризик—одговорност“ без мало онемогућила сав ваздушни саобраћај, и због тога ју је Конгрес одржан 1910 г. у Бечу, сасвим одбацио. Али с друге стране, њене присталице сматрају да би се авијатичари и власници ваздушних справа могли заштитити путем осигурања. У Француској судови у овим случајима стоје на традиционалном гледишту, т. ј. у питању одговорности траже кривицу лица које је проузроковало штету, у смислу чл. 1383 Франц. Грађан. Законика. У једној прилици париски суд је тражио доказе о кривици авијатичара, и ослободио га одговорности из недостатка доказа, додавши до душе жељу да би требало заштитити свет од штета причињених ваздушним справама посебним законодавством издатим у томе смислу, али изјавивши да у недостатку таквог законодавства може огласити ваздухопловца за одговорног само по доказаној кривици.²)

Енглески и амерички судови, међутим, усвојили су теорију апсолутне одговорности авијатичара за причињене штете. Тако **British Air Navigation Act** од 1920 год. у свом 9 одељку прописује да кад је лицима или добрима причињена извесна материјална штета или губитак каквом ваздушном справом, оштећени има право на накнаду, као да је штета причињена намерно, сем у случају кад је нехат оштећенога допринео проузроковању ште-

¹) **Guibé**, *Essai sur la navigation aérienne*, стр. 99; **Le Blanc**, *La navigation aérienne au point de vue du droit civil*, стр. 118; **Spaight**, *Air Craft in Peace and the Law*, стр. 79.

²) **Guibé**, op. cit. стр. 85.

те. Чак се ни *vis major* не сматра као олакшавна околност. Француска Уредба од 13 јула 1920 прописује да кад год је проузрокована каква штета ваздушном справом или лицима која се на њој налазе, а кад власник справе нема домицил у Француској, справа може бити задржана док се спор не расправи (чл. 24). Али уредба прелази ћутке преко кривица ваздухопловаца и случаја *vis major*.

У иностранству развила се велика полемика око тога које ће лице одговарати за настану штету: власник, пилот или лице које се служи справом (*l'exploitant*). *British Air Navigation Act*, као што смо видели, сматра да је само власник одговоран за штету. Пројект француског закона од 1913 прописује да су учинилац штете и власник солидарно одговорни. У начелу, треба да одговара лице које искоришћује справу, али у извесним случајима, мора да одговара и власник, јер би он иначе могао да повери справу неком неодговорном лицу. С тога је задржана одговорност власника. Конгрес одржан у Прагу 1922 у чл. 31 свога Пројекта законика о ваздуху баца подједнаку и солидарну одговорност на власника и уживаоца справе.

*

Кад је утврђено питање одговорности, остаје још да изложимо тежак проблем уређења начина како ће се оштећени обезбедити да добије накнаду на коју има права. Штета може да настане падом извесног предмета са ваздушне справе, која прелази преко једне државе не задржавајући се у њој, или која се кратко време задржала, па продужила пут и на тај начин избегла. На тај начин настају тешкоће за оштећеног да добије накнаду. Да би се ово олакшало поднесено је више предлога од стране правника који су се овим бавили.

Најпре је на другом Конгресу Правног Одбора за авиацију предложено¹⁾ да је за сва акта

¹⁾ *Compte rendu du II Congrès du Comité*, 1902, стр. 78

почињена на справи у ваздуху, која су проузроковала штету на земљи, надлежно законодавство државе којој је штета причињена, и ти би се спорови расправљали пред њеним судовима. Ако учинилац штете није познат, или је штета настала од саме справе, тужба би се подигла против пилота, а одговарао би власник. Држава у чијем је држављанству справа, обавезала би се да изврши пресуду суда државе у којој је штета настала. Конгрес одржан маја 1912 у Женеви усвојио је предлог да се оставља оштећеном избор којим ће судовима поднети жалбу: државе којој справа припада, или државе где је штета настала. У истом смислу донео је одлуку и Конгрес одржан у Прагу 1922 г. и унео у чл. 25 свога Пројекта.

Но ови пројекти не предвиђају обавезу државе којој справа припада да изврши пресуду државе у којој је штета настала. А без такве обавезе све би било илузорно. Због тога је професор Бечког Универзитета Др. Ханс Шперл, предложио један систем обавезног осигурања, на основу међународног споразума. По том систему, у свакој држави постоје аеронаутичка друштва са колективном одговорношћу. Свака је справа дужна да се утише у друштво и да се за њу плати котизација. У случају штете оштећени добија накнаду од друштва у које је справа уписана, на основу доказа о насталој штети. Доказ о виности учиниоца (ваздухопловца), коју је тешко утврдити, не тражи се. По том систему, лице које има право на накнаду, не мора чак ни да зна име или држављанство справе која је проузроковала штету. Оно ће се обратити аеронаутичком друштву своје земље и од овог добити накнаду штете, а друштво од своје стране тражи справу која је штету учинила, и од њеног националног аеронаутичког друштва прима исплаћену суму. Ако се не може утврдити учинилац штете, накнаду исплаћује међународни средишни би-

ро ¹⁾. На тај начин и пилот и оштећени су заштићени путем осигурања.

Други предлог се састојао у томе да се оба- вежу власници справа и нарочито друштва за ек- плоатисање ваздухопловних путева, да обезбеде на извесан начин накнаду штета које би могле да проузрокују њихове справе. Од тога обезбеђења зависило би давање дозвола за пловидбу. Ово је решење претресано на V Конгресу правног одбора за ваздушно кретање, држаног у Прагу 1922 год., и унесено у четврту главу Пројекта међународног законика о ваздуху, који је тај конгрес израдио.

James W. Garner ²⁾ сматра да би требало усвојити општу обавезу осигурања, и да овај предмет тре- ба унети у међународну конвенцију, како би се из- бегло да једне државе усвоје систем обавезног о- сигурања, а друге га не уведу. Кад би тај систем био усвојен, власти државе у којој је штета на- стала, пошто утврде износ исте, имале би да за- траже накнаду од државе у којој је справа иматри- кулисана, а ова би била дужна да исплати захте- вану суму. Од своје стране ова би држава напла- тила суму од власника справе или од осигурава- јућег друштва. Ако власник неће да плати нак- наду одузела би му се дозвола за пловидбу.

У случају ако справа која је проузроковала штету падне или се спусти, локалне власти имају право да је задрже док се не исплати накнада или док се не обезбеди њена исплата. У томе смислу постоји једна одредба (чл. 24) у француској у- редби од 13 јула 1920. Исто тако и British Air Navigation Act у 14 одељку дозвољава задржа- вање справе у овом случају, али не предвиђа њено пуштање на слободу, пошто се депонује обезбеђење исплате. Пројект америчког закона о ваздухоплов-

¹⁾ *Sperl, La navigation aérienne au point de vue juridique, Revue générale de droit international public, 1918, стр. 490.*

²⁾ *Garner, op. cit, стр. 640.*

ству даје оштећеној страни право на хипотеку на справи у износу суме причињене штетом.

У чл. 18 Конвенције од 1919 налазимо одредбу по којој свака справа која прелеће преко једне др- жаве или се у њој задржава, може бити „узапће- на за фалсификат дипломе, цртеж или снимање, уз полагање кауције, чији ће износ, ако не постоји пријатељски споразум, бити одређен у најкраћем року од надлежне власти места узапћења.“ Прво- битна редакција овога члана донесена је у циљу заштите диплома и цртежа ваздушних справа. Но оваква је одредба критикована у неким државама, нарочито у Сједињеним Државама Сев. Америке, где се изнело да, с обзиром на стање науке о грађењу ваздушних справа, многе државе могу доћи у искушење да се користе овим правом узап- ћења, како би проучиле разне нове проналаске. Тиме би се, под изговором да се справа задржа- ва ради наплате оштете, или да на справи има фалсификованих докумената, повредило право про- налазача. У томе смислу дата је коначна редак- ција чл. 18, тако да авијатичар против кога се поднесе тужба, има права да депонује извесну суму као обезбеђење у случају пресуде, и кад по- ложи тај депо, узапћење престаје. Ово изгледа да је најбоље решење проблема: с једне стране осигурава ваздушну пловидбу од неоправданих ин- тервенција, а с друге стране пружа проналазачима довољну заштиту против повреде њихових изума.

*

Конвенција од 1919 не говори ништа о пита- њу одговорности за учињене штете. Наша Уред- ба од 1913 год. говори о овом питању у чл. 15, по коме „са одговорним лицима надлежне власти ће поступити по закону. — Све справе, као ору- ђа, којима се чине кривична дела, конфисковаће се у корист државе свакад, кад се њима учини ма које кривично дело.“ Из првог одељка овога члана можемо извести да се питање одговорности

за насталу штету има решити по редовном поступку, и да се имају применити прописи грађанског односно кривичног законика. Видели смо да је ово далеко од тога да да решење свима проблемима, и као у многим другим питањима, и овде нам се намеће потреба доношења специалног законодавства.

Међународна организација ваздухопловства

Већина међународних конвенција које су се бавиле питањима међународног уређења пловидбе по рекама и каналима, превозом робе железницама, поштанском службом, укидањем трговине са робовима или са опијумом, хигиеном, бежичном телеграфијом и т. д., предвиђале су образовање извесних међународних органа: бироа, комисија и т. сл. ¹⁾ Права ових органа обично су ограничавана на сакупљање података и достављање заинтересованим владама предлога за измену извесних одредаба конвенција. ²⁾ Ређе им је давано право да израђују уредбе, да мењају одредбе конвенција или да врше надзор над њиховим извршењем. У томе погледу типично је право дато међународном бироу, установљеном радиотелеграфским конвенцијама од 1906 и 1912 год. Тај је биро имао да скупља, уреди и објављује обавештења сваке врсте о радиотелеграфији, да испитује захтеве за измену конвенције, да доставља владама усвојене измене и у опште да отправља све административне послове који се тичу радиотелеграфије. Међутим неке међународне комисије имају много шира права у погледу контроле и надзора. Таква је права на при-

¹⁾ Изузетци су: Конвенција од 1884 о заштити подморских каблова, конвенција од 1904 о укидању трговине белим робљем, конвенција о 1909 о међународном аутомобилском саобраћају, и Барселонска конвенција од 1921 о слободи транзита.

²⁾ Sayre, *Experiments in International Administration*, стр. 12.

мер имала Европска дунавска комисија, ¹⁾ која је могла чак да досуђује казне за повреде њених уредаба. Исто тако широка овлашћења имала је међународна комисија за Конго, која је имала властите чиновнике и полицију и могла, у случају потребе да тражи ратне бродове од сила потписница Конвенције, да би обезбедила извршење својих наредаба.

Веома се јасно види да државе потписнице конвенција, којима су стварани извесни међународни органи, нису радо давале овим органима широка права у погледу извршења конвенција, чак ни у погледу контроле над извршењем одредаба конвенција. Стварно извршење конвенција обично је остављено владама држава уговорница. Но тиме се ризиковало да поједине одредбе конвенција не остану мртво слово на хартији и да се у пракси не примењују.

Међународна Конвенција о ваздушној пловидби од 1919 год., такође предвиђа организовање једне сталне међународне комисије за ваздушну пловидбу, којој су дата извесна права и задаци у погледу извршења одредаба конвенције. Од осталих конвенција о међународним унијама, ова се конвенција разликује у томе што не предвиђа периодичне конгресе држава потписница. Једини њен орган је стална комисија.

Комисија се сматра као одсек Друштва Народа, и трошкове за њену организацију и функционисање подносе државе уговорнице, према броју гласова којима располажу. Комисија се састоји из по два представника Сједињених Америчких Држа-

¹⁾ О овоме види детаљније у расправама г. др. Милеше Новаковића: *Србија и дунавска обалска комисија*, Архив за правне и друштвене науке књ. XIV (1912 г.) стр. 203 и 329 и књ. XV (1913 г.) стр. 23, 193, 299, 408; *Дунав према уговору о миру*, Архив књ. XVIII (1920 г.) стр. 115 и 187. Исто тако г. др. М. Тодоровића, *Међународно-правни положај Дунава*, Београд 1910.

ва, Француске, Италије и Јапана, једног представника Велике Британије и по једног за сваку британску доминију и Индију, и најзад по једног представника сваке државе уговорнице (дакле и наше државе). Кад би све државе ратификовале ову конвенцију, комисија би постала врло гломазна — личила би више на какву скупштину но на комисију — и с тога је предложено да се за отправљање њених административних надлежности образује један мањи одбор. Но ово је остало само предлог.

На четвртом састанку комисије одржаном 30 јуна 1923 у Лондону предложена је измена члана 34 Конвенције у томе смислу што би при гласању свака од држава представљених у комисији имала само један глас. Велика Британија са свима доминијама и Индијом сматрала би се као једна држава. Првобитна редакција овог члана гласила је да ће свака од пет великих сила (Сједињене Државе Северне Америке, Француска, Енглеска са доминијама и Индијом, Италија и Јапан) имати „најмањи укупни број гласова, тако да тај број помножен са пет, добивени резултат прелази бар са једним гласом укупни број гласова свих осталих држава уговорница.“ Оваква организација даје апсолутну надмоћност великим силама у комисији, јер ове имају 14 гласова, док све остале државе потписнице укупно имају 13 гласова. Да би се дала једнака права државама потписницама, малим као и великим, на Лондонском састанку 1923 унесена је горе поменута изјава у Конвенцију. Сем тога, исти члан 34 измењен је у толико што је одредба о изменама Анекса уз Конвенцију, према којој се ови мењају са већином од три четвртине гласова од укупног броја држава уговорница, допуњена у толико да та већина мора да садржи најмање три од поменутих пет великих сила. И најзад, у погледу подмиривања трошкова комисије, чл. 34 измењен је у томе смислу да ће целокупна сума расхода бити подељена тако да пет великих сила плате по два дела а остале државе уговорнице свака по један део.

Ако погледамо на права и дужности комисије, видећемо да сем дужности прибирања и достављања обавештења о ваздушној пловидби, саопштавања мишљења о питањима која се њој упућују, и пријема предлога за амандмане конвенције, комисија је дужна да прима преписе спискова о уписаним ваздушним справама и онима којима су одузете дозволе (чл. 9), преписе нотификација о местима одређеним за спуштање справа (чл. 15), о ограничењима која државе чине у питању превоза лица и робе између две тачке у дотичној држави (члан 16 и 17), и забрана преноса фотографских апарата и других објеката (члан 28 и 29). Она одређује и начин употребе апарата бежичне телеграфије (члан 14); објављује аеронаутичке карте (чл. 35) и прави уредбе о издавању сведочанстава за пловидбу, уверења о способности и диплома (чл. 13).

Уредбодавне надлежности комисије могу се поделити на две групе: 1^о о изменама и допунама одредаба конвенције; 2^о о изменама и допунама техничких анекса. У прву групу спада дужност комисије да прима предлоге држава уговорница, да их испитује, и да их доставља тим државама на знање и ратификацију. Што се тиче техничких анекса комисија само има право да их допуњује. Њена надлежност овде није ограничена на прост предлог допуне, као што је предвиђено за одредбе Конвенције. Ове допуне треба да усвоји три четвртине држава потписница, да би постале пуноважне (чл. 35).

Комисија има и неке судске власти. Тако чл. 38 предвиђа да у случају несугласица између две или више држава око неке одредбе техничких амандмана, за решење сукоба надлежна је комисија. Карактеристично је да исти члан прописује да је за решење сукоба у случају несугласица између држава о тумачењу конвенције надлежан Стални Суд Међународне Правде.

Сем права да мења одредбе техничких анекса и да прописује уредбе о давању сведочанстава за пловидбу, уверења о способности и т. д. комисија нема значајнија права у погледу администрације и надзора. Она нема право, као Дунавска Комисија, да прописује и изриче казне за повреду одредаба конвенције. Нема право ни да одузима дозволе или уверења за пловидбу. Комисија не може да контролише ваздушну пловидбу, и нема никакву полициску или судску власт. У кратко нема никакве власти да обезбеди поштовање одредаба конвенције или анекса од стране држава или појединаца. Комисија је далеко од тога да буде међународни управни или контролни орган у правом и стварном смислу те речи.

Санкције за повреде Конвенције

Конвенција од 1919 и њени анекси садрже многобројне одредбе које имају карактер забране, налога или обавезе. Неке између њих тичу се држава потписница, друге оних лица која искоришћују ваздушну пловидбу (*exploitants*), пилота или власника ваздушних справа. Каквим је санкцијама обезбеђено извршење и поштовање ових одредаба? Већина међународних конвенција уредбодавног карактера, предвиђају просто да ће државе потписнице донети законодавне мере потребне за обезбеђење извршења дотичних одредаба, и за кажњене њихових повреда. Извршење конвенција обично се оставља индивидуалној акцији сваке државе уговорнице.

Ваздухопловна конвенција од 1919 усваја у главном исти систем. Тако, у чл. 25 прописано је да се „свака од држава уговорница обавезује да предузме мере којима ће се зајемчити, да се све ваздушне справа које лете изнад њене територије, као и справа које носе на себи знак њеног држављанства, ма у ком се месту оне налазиле, да се

потчињавају прописима одређеним у анексу D“ (о ватрама и сигналимa и о правилима ваздушног саобраћаја). Државе су се овим чланом обавезале да ће казнити све преступнике ових прописа.

По овом систему примена ових прописа пада на државе уговорнице, од којих свака ради по својме схватању и интересима. Свака ће држава прописати мере какве сматра за потребне, одредити казне и од њених ће судова зависити поступак против лица која повреде ове одредбе. У овој је смислу француска Уредба од 13 јула 1920 прописала извесне мере у чл. 19—25, а исто тако је и *British Air Navigation Act* од 23 децембра 1920 у, I делу дао овлашћење влади да пропише казне за повреде конвенције од 1919 год. У сваком случају, како је право извршења одредаба Конвенције остављено појединим државама, које имају да прописују казне за њене повреде, јасно је да ће из тога произићи велика разлика међу законодавствима појединих држава.

Према чл. 25. свака држава уговорница обавезује се да казни не само управљаче справа које носе на себи знак њеног држављанства, ма у ком се месту оне налазиле (чак и оне који чине повреду прописа анекса D изнад других држава), већ и лица која се налазе на страним справама а учине какву повреду изнад њене територије. Овај члан усваја правило судске екстериторијалности, и отуда представља супротност начела енглеског и америчког права по коме државе не кажњавају своје поданике за кривична дела почињена ван њихове судске територијалне надлежности. По овако организованом систему за дело може да суди држава у којој је оно учињено, као и држава у чијем је држављанству справа. Али примена овог система може да произведе сукобе. Тако, француска има право и дужност да казни пилота њеног држављанина, који је у лету изнад немачке територије повредио прописе анекса D, али и Немач-

ка има право и дужност да га казни, и она ће то извесно и учинити ако овај падне у руке немачким властима. Но на овај начин избегава се да кривац остане некажњен за учињену повреду, или бар број некажњених своди се на минимум. И у томе случају није потребна екстрадиција да би кривац био кажњен.

Но запажено је да се систем узајамног и екстериторијалног судства односи само на казне повреда прописа предвиђених у анексу D Конвенције. До данас још није предвиђен никакав систем за казне ваздухопловаца или власника ваздушних справа, који би повредили друге одредбе Конвенције или њених анекса. Сем тога може се поставити питање ко ће бити одговоран у даном случају: власник справе, лице коме је справа уступљена у експлоатацију или пилот? На ово питање Конвенција не одговара, а и законодавства појединих земаља доста су нејасна у томе.

Но анекс H (чл. 16) Конвенције садржи извесан број одредаба о санкцијама за повреде царинских одредаба тога анекса. Предвиђено је да сем казне изречене по закону оштећене земље за повреде ове уредбе, о тој повреди ће се доставити држави у којој је справа иматрикулисана, и та ће држава одузети, привремено или за свагда, сведоцбу о иматрикулацији справе која је учинила повреду. И овде је очевидна намера твораца Конвенције да се остави свакој држави слобода у прописивању кривичних мера за повреду царинских прописа, и да се примена тих прописа стави у надлежност власти сваке поједине државе. Али како страни авиатичари, пошто су учинили кривцу, могу да избегну правосуђу оштећене државе, творци Конвенције ставили су у дужност држави у чијем је држављанству справа, да казни пилота сталним или привременим одузимањем сведоцбе о иматрикулацији. Без те сведоцбе справа не може да учествује у међународном ваздухопловству. Ако се

ова обавеза строго спроводи, спречиће се сви покушаји повреде царинских прописа од стране ваздухопловаца.

Ово решење могло би се применити и у случајевима повреде осталих одредаба конвенције и њених анекса. Само и овде постоји један недостатак: државе ће нерадо кажњавати своје држављане за дела почињена у другој држави. Сем тога оне ће често тражити доказе за учињено дело, које оштећена држава неће бити свакад у стању да поднесе. Отуда ће се јављати сукоби између држава у питању примене ове одредбе. James W. Garner сматра да би се ово питање могло решити само на тај начин што би се право привременог или сталног одузимања сведоцбе о иматрикулацији дало међународној комисији установљеној конвенцијом, место што је остављено свакој појединој држави.¹⁾ На тај начин добила би се извесна гаранција за примену ове казне, која би самим тим постала ефикаснија.

Ваздухопловно право за време рата

I. Конвенција од 1919 год. говори само о питањима међународне ваздушне пловидбе у време мира. Члан 38 чак и формално прописује да „у случају рата“ ове одредбе „неће везивати слободу акције држава уговорница, било зараћених, било неутралних,“ а чл. 2 ограничава „у време мира“ обвезу сваке државе уговорнице да допусте ваздушним правима других држава уговорница слободу нешкодљивог прелаза изнад њихове територије и њихових прибрежних вода.

Замерило се творцима Конвенције од 1919 год. што нису унели у Конвенцију одредбе о рату у ваздуху. Но треба имати на уму да би то представљало врло велики посао, и да су, с друге стране,

¹⁾ Garner, op. cit, стр. 652.

много делегати на Конференцији Мира, услед недавних повреда прописа међународног права сматрали да је неопортун тренутак да се доносе правила о рату. ¹⁾ Услед тога ограничено се на доношење одредаба о ваздушној пловидби искључиво у време мира. Но то не значи да је Конференција усвојила начело апсолутне слободе акције зараћених страна у рату у ваздуху.

Врло је вероватно да ће у будућим ратовима ваздушне справе узети огромну улогу, те се јавља прека потреба да државе што пре дођу до споразума о правилима која ће примењивати у рату у ваздуху. Ако се ничим не ограничи овај рат, резултат ће бити уништавање мирног становништва, вароши и приватних поседа. Многи писци који су проучавали ово питање предлагали су сазив једне конференције, која би приступила изради прописа за рат у ваздуху, и која би поред тога имала задатак да расправи и остала питања у вези са овим, на пример однос између зараћених и неутралних и т. сл.

Без сумње многи ће рећи да зараћене стране неће водити рачуна о овим прописима, и да је с тога бескорисан цео рад у томе правцу. Извесно је да, ма каква се правила прописала о рату у ваздуху, биће прекршена, као што су недавно гажена правила о сувоземном и поморском рату. Али то не значи да не треба у опште доносити таква правила, јер би се тиме означиле као бескорисне и све досадање конвенције о сувоземном и поморском рату. У ствари, за време светског рата 1914—1918 год. већина зараћених држава испуњавале су обавезе разних конвенција, ако су те конвенције биле ратификоване од свих зараћених држава. Повреде конвенција чиниене су по изузетку, и кад их је било увек се тежило да се оправдају, представљајући их

¹⁾ Kuhn, *International Air Navigation and the Peace Conference* у *American Journal of international Law*, t. 14 стр. 371

било као мере оправдане репресалије или акта војне нужде, било тиме што је давано нарочито тумачења обавезама предвиђеним у конвенцијама. Ни једна држава никада није одрицала обавезе натурене конвенцијама. Тиме је на несумњив начин призната важност и обавезна снага одредбама о рату из разних међународних конвенција.

II. Од тренутка кад су ваздушне справе усавршене толико да се могло управљати њиховим кретањем, повела се дискусија и осетила потреба да се донесу прописи о уређењу рата у ваздуху. У томе смислу израђено је и неколико пројеката закона. У пројекту који је Paul Fauchille 1902 год. поднео Институту за међународно право, други део је посвећен одредбама о рату у ваздуху. ¹⁾ Истом институту поднео је П. Фошил 1911 год. извештај са још једним пројектом конвенције о режиму ваздушних справа (aérostats) у време рата. ²⁾ И други правници су чинили разне предлоге у овом питању. ³⁾ Исто тако и разне установе проучавале су ова питања, између којих и поменути Институт за међународно право, који се овим питањем специјално бавио на својој сесији 1911 год., и International Law Association који је на конференцији у Буенос-Аиресу 1922 год. на предлог свега одбора за ваздухопловно право донео неколико резолуција. Comité juridique international de l'aviation одржао је 1921 године у Монаку конгрес за ваздухопловно законодавство, на коме је критиковано што Конвенција од 1919 год. прећуткује питања о рату у ваздуху, и донесена је одлука да се идући конгрес позабави овим питањима. Неки делегати про-

¹⁾ *Annuaire de l'Institut de Droit International*, књ. 9, стр. 19 и 58.

²⁾ *Annuaire de l'Institut de Droit International*, књ. 24, страна 23.

³⁾ Spaight, *Aircraft in War*, 1914. стр. 114.

тествовали су против ове одлуке, говорећи да „свет жели мир“ и да би се дискусијом о рату вређали осећаји света.. На ове је примедбе одговорио прашки професор Хобза, истичући да су за сувоземни и поморски рат већ прописана правила разним конвенцијама, те да не постоји никакав разлог за доношење правила о рату у ваздуху, што би поред тога било и потпуно човечно. — Идући конгрес одржан је у Прагу 1922 год. и на њему је проф. Хобза поднео извештај у коме се изјаснио за доношење међународних прописа о рату у ваздуху. По њему није требало да се ствара потпуно ново ваздухопловно право, јер се основна начела налазе већ изражена у праву о рату на суву и на мору. Ипак он сматра да с обзиром на специални карактер ваздушних справа као ратног оруђа, треба да се донесу и неки нарочити прописи. Сматрајући да су досадашњи пројекти уређења рата у ваздуху и сувише опширни и сувише детаљни, предложио је да се обраде и пропишу само општа правила рата у ваздуху, т. ј. да се установе само норме општег карактера, „остављајући на страну све бескорисне детаље и све ниансе чисте ехолостике, које су без икакве практичне важности.“ После краће дискусије Конгрес је одлучио да се одреди једна специална комисија за израду предпројекта о правилима рата у ваздуху. Али међународни законик о ваздуху (*Code international de l'air*), који је усвојен на овом конгресу, не бави се проблемима ваздушног рата.¹⁾

III. Правила која данас постоје о рату у ваздуху нису многобројна и нису од велике важности. На првом месту прва Хашка Конференција Мира 1899 год. усвојила је једну декларацију, која је имала да траје пет година, и која је на другој кон-

¹⁾ *James W. Garner, La réglementation internationale de la guerre aérienne, Paris 1923, стр. 5 и сл.*

ференцији 1907 год. продужена све до састанка треће конференције. Овом декларацијом забрањено је бацање пројектила и експлозива са балона и осталих ваздушних справа. Али обновљење декларације 1907 год. ратификовале су само неке државе другостепеног значаја, а главне европске војне силе нису њоме везане. Услед тога за време светског рата одредбе ове декларације нису испуњаване чак ни од држава које су је ратификовале.¹⁾

Даље, члан 25 хашке конференције од 1907 која говори о законима и обичајима рата на суву, прописује: „забрањено је нападати или бомбардовати, којим било средством, вароши, села, насеља и зграде, која нису брањена.“ Речи „којим било средством“ додате су 1907 члану 25. конвенције од 1899, на предлог француских делегата, у циљу да се забрани бомбардовање небрањених места из ваздуха. Ову је конвенцију ратификовала велика већина држава потписница, — нису је ратификовале само Италија, Бугарска, Црна Гора, Турска и Србија. Како су за време рата све ове државе биле заражене странке, објашњено је да на основу „солидарности“ предвиђене у чл. 2 исте конвенције, ни једна од заражених држава није везана одредбама ове конвенције.²⁾ Многи пак правници сматрали су да чл. 25 није неко ново правило међународног права, већ само кодификација једног прописа обичајног права, и да као такав треба да је обавезан за све заражене државе, независно од формалне снаге која је дата конвенцији у дотичној

¹⁾ *Paul Fauchille, Le bombardement aérienne, Revue générale de droit international public 1917, стр. 66; Rolland, Les pratiques de la guerre aérienne dans le conflit de 1914, ibid, 1916, стр. 505.*

²⁾ *Д-р Милеша Новаковић, Друга хашка конференција мира у „Архиву за правне и друштвене науке“ за год. 1908 — 1911 (књ. VI, VII—XI).*

држави. ²⁾ Но ово је врло тешко спровести, јер чак и у случају да све државе ратификују ову конвенцију, поставља се питање, које ће се вароши сматрати као „небрањене“?

У једном писму, које је међународни одбор Црвеног Крста упутио 20 новембра 1920 Скупштини Друштва Народа, тражећи забрану бомбардовања отворених и небрањених вароши, наглашена је потреба да се определи шта се сматра као отворена и небрањена варош. У рату на суви и на мору ово је доста јасно, али је врло тешко одредити са гледишта бомбардовања из ваздуха. По мишљењу Пола Фошила циљеви бомбардовања су различити, према начину борбе: у сувоземном и поморском рату циљ је освајање и поседање вароши, у ваздушном рату једини је циљ њено разорење. Може се поставити и питање да ли треба бомбардовати оне вароши које су брањене од рата на суви или мору, — т. ј. да ли то значи да су оне у исто време брањене и од рата у ваздуху. Чл. 25 конвенције од 1907 допустио је бомбардовање ових вароши, а многи писци сматрају да је то погрешка.¹⁾

Све ове међународне одредбе данас су скоро без икаквог значаја, јер их је светски рат без мало уништио.

Конференција за ограничење оружања, државна у Вашингтону 1922 год, није се бавила питањем уређења рата у ваздуху. Она се ограничила да забрани употребу загушљивих и отровних гасова. Али је истовремено (4 фебруара 1922) основала је-

²⁾ P. Fauchille, *Les attentats allemands contre les personnes et les biens en Belgique et en France*, у *Revue générale de droit international public*, 1915, стр. 403; Pillet, *La guerre actuel et le droit des gens*, ibid, 1918, стр. 21; J. W. Garner, *International Law and the world War*, Књ. I, стр. 20.

¹⁾ Fauchille, *Le bombardement aérien*, loc. cit, стр. 69; Garner, *International Law and the world War*, Књ. I, стр. 469; Hazeltine, *Law of the Air* стр. 460.

дну комисију правника са задатком да проуче да ли су постојећа начела међународног права у погледу напада и одбране довољна, у колико су установљена на конференцији од 1907 год. и развила се после ње, и у случају ако ова комисија нађе да су та правила недовољна, да предложи измене које би требало учинити. Комисија је одмах састављена и месеца октобра 1922 састала се у Хагу. На томе састанку усвојила је пројект законика о телеграфији без жица у време рата и одредбе о уређењу рата у ваздуху. Ове одредбе обухватају већи део пројекта (62 члана), и врло су значајне и правичне, тако да већи део писаца сматра да треба све државе да их ратификују. ¹⁾

IV.— Неки писци предлагали су да се на рат у ваздуху примене, према приликама, одредбе рата на суви или на мору. Међутим већина сматра да је рат у ваздуху нарочите врсте, различит од рата на суви и на мору. Отуда се на њега имају да примене нарочити прописи. Разуме се да неки прописи могу да се узму из одредаба сувоземног или поморског рата. ²⁾ Овај начин усвојила је и Комисија правника, у своме пројекту 1922 год.

Писци се слажу у томе да у сваки међународни уговор са одредбама о рату у ваздуху, треба у почетку да уђе јасна дефиниција циљева за чије се испуњење зараћене странке могу да служе ваздушним справама. Тој дефиницији треба додати, исто тако јасно и прецизно побројана, средства и методе која су допуштена за постигнуће ових циљева. Једна од главних заслуга пројекта од 1922 год. који је у Хагу израдила комисија правника, у томе је што садржи овакву дефиницију.

¹⁾ Текст у *Revue générale de droit international public*, за 1923 год. *Documents*, стр. 1—10.

²⁾ Fauchille, *Traité de droit international public*, t. II стр. 599 и сл.

На састанку Института за међународно право у Мадриду 1911 године неки су правници (v. Bar, Albéric Rolin, Fiore, Westlake) предложили да се потпуно забрани рат у ваздуху, сматрајући да при данашњем стању развоја аеронаутичке науке, немогућна је употреба ваздушних справа, нарочито за бомбардовање, а да се не повреде закони човечности и одавно утврђена правила о заштити небораца и приватне својине. Ови правници ипак допуштају употребу ваздушних справа као средство обавештајне службе и саобраћаја.¹⁾ Но већина чланова Института сматрала је да се рат у ваздуху не може забранити. Ипак и они су стављали извесне резерве изјавивши да се рат у ваздуху може признати као редован рат само под условом да се у њему не допусте акта, која су забрањена законима сувоzemног или поморског рата. У томе смислу Институт је коначно изгласао ову одредбу: „Рат у ваздуху је допуштен, али под условом да не представља за лица или власништва мирног становништва веће опасности но рат на суви или рат на мору.“²⁾

Многи писци, између којих и Гарнер, сматрају да је ово најбоље решење. Јер би било наивно веровати да ће се државе одрећи права да воде рат у ваздуху. А кад овај већ не може да се избегне, задатак правника и дипломата је да уреде и ограниче употребу ваздушних справа, тако да се будући рат не извргне у варварство, већ да се заштити мирно становништво и приватна својина од могућих несрећа, које би рат у ваздуху проузроковао без милосрђа. Проблем рата у ваздуху је много више проблем уређења и ограничавања но забране. Немогућно је ограничити улогу ваз-

¹⁾ *Beernaert, La prohibition de la guerre des airs, Revue de droit international et de législation comparée, 1912, стр. 569.*

²⁾ *Annuaire de l'Institut de Droit International, књ. 24, страна 346.*

душних справа у рату. Кад би се она ограничила само на осматрање, обавештајну службу и саобраћај, ипак би справе биле изложене нападу непријатеља, што би их приморало да се наоружају. А из тога би неизбежно настале борбе у ваздуху. У ваздуху се сретну два непријатељска аероплана од којих један носи бомбе с намером да их баца на непријатељско земљиште; како се може заштити оном другом да не пуца? ¹⁾ Све што се може учинити то је да се ограничи бомбардовање из ваздуха на лица и предмете које модерно право сматра да се у рату могу легално убити или разорити.

Лица која ваздухопловци учасници у рату могу да убијају су она иста која могу бити нападана и убијана у рату на суви или на мору, т. ј. она лица која непосредно учествују у ратним операцијама. Цео је цивилизован свет сагласан да у рату на суви зараћене странке не смеју да нападају нити убијају мирно становништво које не учествује у оружаном акцији. На овом начелу оснивају се сва правила рата на суви било обичајна било у разним конвенцијама. Ништа не пречи да се ово правило примени и на рат у ваздуху. Но у последњем великом рату показало се да је врло тешко повући разлику између бораца и небораца. Неке од зараћених држава у опште нису правиле такву разлику (Немачка, Бугарска). Али то не значи да је ова разлика уопште нестала: она само од неких држава није била поштована. Она постоји и вечито ће постојати. Дугогодишња примена и сама човечност те разлике чине да је просвећени свет не сме напустити. Исто тако треба радити да се сузбије тенденција коју показују државе у новије време, да се рат сматра борба између држава а не између појединаца, те да се према томе непријатељства могу управити не само против о-

¹⁾ *P. Fauchille, Le bombardement aérien, loc. cit. стр. 67.*

ружаног противника, већ против свих, чак и неоружаних и мирних поданика противничке државе.¹⁾

Исто тако у рату у ваздуху смеју се разоравати они предмети који и у рату на суву или на мору. И овде се не сме правити разлика између правила рата у ваздуху и правила рата на суву или на мору. На ово је гледиште стао, као што смо горе изложили, Институт за међународно право на састанку 1911 год. У колико се тиче места која се могу бомбардовати и предмета који се могу разоравати, правила сувоземног и поморског рата доста су јасна и прецизна. Та су места вароши, насеља и зграде које су брањене. Само да би се могла бомбардовати из ваздуха, треба тај израз „брањена места“ схватити тако да су брањена од нарочито за то конструисаних топова. Предмети пак, који се могу бомбардовати, ма се налазили и у небрањеним местима, то су војне или поморске фабрике, радионице или установе, слагалишта оружја, муниције и ратног материјала; арсенали, касарне, станице, железнички путеви, и инсталације које би непријатељ могао да искористи за војне или поморске циљеве. У чл. 24 пројекта комисије правника из 1922 год., побројани су сви ови предмети, сем железничких станица, као предмети које авијатичари могу да бомбардују, али се међу побројаним предметима налазе и „саобраћајне линије искоришћене за војне циљеве.“ Сматра се да сви ови предмети могу бити бомбардовани, и ако се налазе у небрањеним местима.

Но овде се поставља деликатно питање: како се ови предмети могу бомбардовати, а да се тиме не оштети безопасно становништво или не поруше приватна власништва, или милосрдне, верске или васпитне установе (болнице, цркве, шко-

¹⁾ Fauchille, *Traité de droit international public*, Tome II, стр. 1061.

ле)? Јер по законима рата на суву и на мору ове се не смеју оштетити. У рату на суву или на мору становништво може да избегне последице бомбардовања, тиме што се преда по позиву команданта, који ово обично учини пре бомбардовања. У рату у ваздуху ово је скоро немогућно. Циљ бомбардовања из ваздуха је да се разори нека варош или заплаши становништво. А освајање вароши не врши се из ваздуха. Невероватно је да ће зараћене државе пристати да њихове ваздушне справе могу да бомбардују само побројане објекте. А често је и немогуће да авијатичар у брзом лету на великој висини, обично ноћу (као што је у току прошлог рата најчешће практиковано), прави разлику између предмета које сме да бомбардује и осталих предмета. Но ово је тешко и за бомбардовање у рату на суву или у поморском рату.

James W. Garner ¹⁾ сматра да треба направити разлику између вароши и места која се налазе у зони непосредних операција, и оних која се налазе ван те зоне. Места у зони операција обично су евакуисана од становништва приликом приближавања непријатељске војске. У тој зони бомбардовање из ваздуха неће да погоди грађанско становништво. Али за места која се налазе изван зоне војних операција, положај је сасвим други. У тим местима станују само неборци, мирно становништво, жене и деца. Напад на то становништво је варварство, према данашњим појмовима. Па ипак су ове методе употребљаване у току светског рата, нарочито од немачких ваздухопловаца.²⁾ Војна штета причињена овим била је безначајна, али је мирно становништво настрадало у великом

¹⁾ *La Réglementation internationale de la guerre aérienne* страна 16.

²⁾ Из многобројне стручне књижевности у којој је расправљано ово питање помињемо: James W. Garner, *International Law and the world War*. Књ. I стр. 459.

броју. Немци су све ове нападе предузимали у циљу да изазову страх код становништва, те да ово тражи мир. Но овај психолошки циљ показао се као погрешан, јер је само потстакло на јачу борбу да се победи противник који се служи оваквим средствима. Овакав начин борбе треба да се строго осуди, и да се допусти бомбардовање само оних вароши у којима има војних објеката, које одбију учињени позив да се предаду.

Што се тиче места у којима се налазе војни објекти, преовлађује мишљење да се она могу бомбардовати, и ако се она налазе ван зоне сувоземних ратних операција. Но сви се слажу да мирно становништво као и приватна власништва, треба у овом случају да се штеде колико је год могућно.¹⁾ У томе смислу израђен је и пројект комисије правника 1922 год. Но врло је тешко, може се рећи чак и немогућно је ваздухопловцу да бомбардује извесне објекте а да не оштети друге. Из тога разлога неки су правници заступали гледиште да треба потпуно забранити бомбардовање из ваздуха. Као што смо горе изложили, на овакву забрану тешко да би државе пристале, и мало је вероватно да би се могла остварити у пракси. Други су правници (Louis Rolland и Spaight) предлагали да се повуче разлика, с обзиром на резултате бомбардовања са војног гледишта. Ако су војни резултати који би се постигли овим бомбардовањем доста значајни, онда се штета услед бомбардовања сматра акцесорна, и према томе оправдава се. Ако би се усвојило ово решење, настао би низ тешкоћа у томе какав би се критериум узео за одређивање границе „значајних војничких резултата“, због којих би се бомбардовање сматрало за оправдано. Оваквим би се решењем оставило самим ваздухопловцима да суде јесу ли у даном случају војнички резултати „значајни“, и могу ли некажњено да

¹⁾ Paul Fauchille, *Le bombardement aérien*, loc. cit., стр. 73.

бомбардују чак и мирно становништво. Јасно је да би сваки изјавио да је имао за циљ војне резултате и стога вршио бомбардовање.

Комисија правника, у своме пројекту 1922 г. предложила је ово решење: (1) бомбардовање из ваздуха логично је само онда кад је управљено на војни објекат, т. ј. на објекат чије би разорење или оштећење причинило извесну војничку добит за једну зараћену страну. (2) Такво је бомбардовање легитимно само ако има за искључиви објекат војне јединице, војне радове, предузећа, слагалишта или радионице у којима се израђује оружје, муниција или војнички материјал, и саобраћајне линије у војној служби. (3) Забрањено је бомбардовање вароши, села, кућа и зграда, које се не налазе у непосредној близини сувоземних ратних операција. Ако би овде поменути објекти били тако саграђени да се не могу бомбардовати а да се тиме не оштети грађанско становништво, ваздушна справа треба да се уздржи бомбардовања. (4) У непосредној близини сувоземних ратних операција, легитимно је бомбардовање вароши, села, кућа и зграда, под претпоставком да је војни положај такав да се може оправдати ово бомбардовање, с обзиром на опасност којој је изложено грађанско становништво. Све ове одредбе налазе се у чл. 24 пројекта. Додајемо да чл. 25 и 26 садрже подробне прописе о знаковима којима ће се означити зграде посвећене науци, верске или милосрдне установе, болнице и историски споменици, као и заштитне зоне око тих споменика. На први поглед опажа се да овај пројект не прави разлику између брањених и небрањених места, као што су обично чинили ранији пројекти. У замену за то повлачи се — у осталом много оправданија — разлика између места која су у непосредној близини војних операција и места која су ван те зоне. Најзад, правила која комисија предлаже, формално ограничавају бомбардовање из ваздуха на случајеве кад постоји

војничка добит, и само кад је та добит доста велика да би оправдала штету причињену грађанском становништву. Изрично је забрањено чланом 22-гим бомбардовање у циљу тероризовања становништва или оштећења или разаравања приватних власништава.

По нашем мишљењу немогућно је да се створе правила којима би се истовремено штитили неборци и дозвољавало бомбардовање из ваздуха. У осталом, услед саме природе рата, и неборци, чак и жене и деца, често морају да пате; у рату целокупно становништво мора да поднесе један део ризика оружане борбе. И једина заштита коју становништво може да има, то је савесност и човечна осећања војника и војних старешина, или можда њихова зебња због репресалија које би се предузеле услед њихових зверстава.

V. — Најважније од свих питања рата у ваздуху, је питање бомбардовања из ваздуха, које смо горе изложили. Али поред њега постоје још нека питања, од којих би се могло ставити на прво место питање права и дужности зараћених и неутралних у време рата. Ово су слични проблеми као у рату на суву или на мору, али се поставља питање да ли и на њих треба применити правила, која се примењују у рату на суву и на мору, и ако се правила у ове две врсте ратова разликују, која треба применити на рат у ваздуху.

У низу ових проблема можда је најтеже решити питање прелаза ваздушних справа зараћених држава изнад територије неутралних држава. Је ли дозвољен такав прелаз и дали неутралне државе имају право или дужност да га забране? Према чл. 11, пете Хашке конвенције од 18 октобра 1907, у рату на суву забрањен је прелаз оружаних трупа једне зараћене државе преко територије неутралне државе, и неутрални чак не смеју дозволити прелаз преко своје територије би-

ло једној било свима зараћеним државама.¹⁾ У рату на мору, супротно горњој одредби, не сматра се као повреда неутралности кад се дозволи прост прелаз ратних бродова зараћене државе кроз прибрежне воде неутралне државе (члан 10 тринаесте Хашке конвенције од 18 октобра 1907). Као што се види, исто је питање решено на два потпуно различита начина у рату на суву и рату на мору. Како треба да се реши питање прелаза ваздушних справа зараћених држава преко неутралне територије? Правници, који су расправљали ово питање не слажу се у погледу решења које му треба дати. Пол Фошил сматра да не постоји повреда неутралности кад ваздушне справе зараћене државе лете изнад територија неутралних држава, „по дозволи тих држава“, али налази да ове државе имају пуно право да дозволе то летење или да га забране.²⁾ Ако изрично није забрањено, прелетање справа зараћених држава преко неутралне територије сматра се као допуштено. Но ако је дозвољен прелаз, не могу се ни у ком случају дозволити непријатељства и сукоби изнад територије неутралне, што би могло да изазове пад пројектила и и проузрокује штете на неутралној територији. Друга група правника, већином присталице суверености над ваздушним простором, сматрају да је дужност неутралних да одбију и спрече, у колико је могућно, кретање ваздушних справа зараћених држава изнад њихове територије. По њима, овакву одредбу треба сматрати као правило међународног права. Ово схватање долази отуда, што ови писци заступају гледиште да се ваздушни простор сматра као припадак територије под њиме, отуда излази да и у ваздуху треба

¹⁾ Д-р Милеша Новаковић, *Друга хашка конференција мира*, Архив за правне и друштвене науке, 1908—1911; James W. Garner, *International Law and the world War*, књ. I, стр. 221.

²⁾ Paul Fauchille, *Traité de droit international public*, Tome II, стр. 762.

примењивати правила о неутралности у рату на суву. Прелаз кроз ваздушни простор неутралне државе сматра се као прелаз оружаних трупа преко њене територије.¹⁾ Ово је решење усвојила комисија правника у своме пројекту од 1922 год. забрањујући ваздушним справама зараћених држава да уђу у област надлежности неутралних држава, и дајући неутралним државама право да употребе сва средства како би сретиле овај улазак (чл. 40 и 42). Ипак треба додати да већина правника, — чак и они који заступају гледиште да прелаз изнад територије неутралне државе не значи и повреду њеног неутралитета, — сматрају да треба дати неутралним државама право да забране прелаз ваздушних справа зараћених држава изнад њихове територије, јер се само тако могу избећи сукоби између непријатељских справа, који би неминуовно проузроковали штете у неутралној држави.

У току светскога рата све неутралне државе су стале на гледиште друге од горе изложених теорија, и забраниле су прелаз преко њихових територија ваздушним справама зараћених држава. Швајцарска је чак забранила прелаз „свију ваздушних справа и балона који долазе из иностранства“. Швајцарска, Холандија и Данска издале су наредбе својим војним властима да пуцају на сваку ваздушну справу, и било је случајева да су ове биле приморане на спуштање и интерниране. Холандија при томе није правила разлику између своје територије и својих прибрежних вода: забрањен је прелаз и изнад једне и изнад друге. Зараћене државе нису протествовале против тога, и немачка је влада чак издала наређење својим ваздухопловцима да поштују неутралност и не прелећу изнад неутралних држава. Исто тако и остале зараћене државе поштовале су неутралност.

¹⁾ *Mérignac, Traité de droit international public*, књ. 1, стр. 544; *Spaight, Aircraft in War*, стр. 63.

Из овога можемо закључити да је у току светскога рата створено обичајно право по коме неутралне државе имају право да забране прелаз ваздушним справама зараћених држава изнад своје територије. Јер, као што каже *L. Rolland* у своме поменутом чланку, постоје сви елементи једног обичајног правила: пракса, доктрина која се слаже са праксом и у опште усвајање овог мишљења.¹⁾ Комисија правника, у чл. 12 пројекта израђеног 1922 год. прописала је да у време рата држава, било зараћена било неутрална, може да забрани улазак, прелаз или бављење страним ваздушним справама у делокругу своје територијалне надлежности.

Али шта ће бити ако је ваздухопловац једне зараћене државе приморан да се спусти на неутралну територију? Неки су правници предложили да се у оваквом случају примене одредбе XIII Хашке конвенције из 1907 год. о поморском праву, т. ј., да се ваздухопловац сме задржати у неутралној земљи 24 часа, изузев ако му квар справе или непогоде не спрече да у том року напусти неутралну државу. Но у сваком случају справе које би се овим користиле не смеју ништа да чине што би повећало њихову војну вредност, и смеју да чине оправке само толико да могу доћи до најближег места своје државе.²⁾ Други писци сматрају да са ваздушним справама треба поступити као са сувоземним трупима које прећу на неутралну територију, и да треба применити одредбе пете Хашке Конвенције из 1907 год., т. ј. да се спра-

¹⁾ *Rolland*, поменути чланак, стр. 565; *Spaight*, *op. cit.* стр. 203; *Fauchille, Traité*, Tome II, стр. 753; *Mérignac et Lémonon, Le droit des gens et la guerre de 1914—1918*, књ. II, страна 409.

²⁾ *Fauchille, Traité de droit international public*, Tome II, страна 763.

ве секвестрирају а посада интернира ¹⁾ Ово је решење усвојила и комисија правника у пројекту 1922 г. (чл. 42). Најзад, има писаца који праве разлику између добровољних спуштања и спуштања услед више силе. ²⁾ Ако је справа побегла од гоњења непријатељског, треба је секвестрирати и интернирати посаду, јер кад би јој се дозволило да напусти земљу која јој је дала азил, значило би помагање једне зараћене државе. На против, ако би се справа спустила због квара на мотору или услед рђавог времена, нема разлога да се с њом поступа на исти начин. Но и овде постоје подељена мишљења, неки правници сматрају ваздушну справу као брод који је приморан да уђе у неутрално пристаниште и који одатле може да изађе чим престану узроци услед којих је ушао; други налазе да треба поступити као са сувозомном војском која пребегне у неутралну земљу, те неутрална држава мора да га задржи до краја рата. За време светског рата неутралне су државе задржавале справе које су пале на њихово земљиште, без разлике да ли су се спустиле услед *vis major* или не. ³⁾ Ни једна држава није протествовала против тога, и може се сматрати да је ово постало правило по коме ће се поступати и у будућим ратовима.

Постоји још једно питање које спада у област ваздухопловног права у време рата, наиме: да ли је дозвољено ваздушним справама неутралних држава да лете изнад територије и прибрежних вода зараћених држава? Највећи број писаца сматра да ово треба потпуно забранити, јер би се тиме

¹⁾ *Mérignac, Traité de droit international public*, књ. III стр. 584; *Spaight, Aircraft in War*, стр. 69 и 118.

²⁾ *Paul Fauchille, Traité*, Tome II, стр. 766; *Garner, La réglementation internationale de la guerre aérienne*, loc. cit, страна 28.

³⁾ *Spaight, Aircraft in War*, стр. 209 наводи списак справа задржаних у току светског рата.

онемогућила шпионажа од стране неутралних за рачун непријатељске државе. ⁴⁾ Други писци сматрају да треба оставити зараћеним државама право да забране летење страних справа изнад њихове територије. У току светског рата све су зараћене државе потпуно затвориле своје ваздушне зоне и забраниле сваки улазак и саобраћај страних справа. С друге стране, неке неутралне државе забраниле су својим држављанима да лете изнад територије зараћених држава, и чак да се приближавају њиховим границама. Зараћене државе, у сваком случају, имају право да дозволе или забране летење страних ваздушних справа изнад своје територије у време рата. Ово је начело усвојила и Конвенција од 13 октобра 1919 год., чији члан 38 прописује да у случају рата обавезе по конвенцији „неће ограничавати слободу делања држава уговорница, било као зараћених страна, било као неутралних“ — државе су дакле слободне да раде како хоће.

Ово су главни проблеми који се постављају у рату у ваздуху. Поред њих постоје још неки, расправљани од правних писаца, или предвиђени у пројекту комисије правника из 1922 год. За неке од њих пракса у току светског рата створила је правила која ће се, вероватно, примењивати и у будућим ратовима. Али постоји извесан број тешкоћа које нису уређене ни обичајем ни конвенцијама, и о којима су мишљења још увек подељена. Између ових питања је најважније питање бомбардовања из ваздуха. Треба желети да се што пре постигне међународни споразум по овом питању; и ако је задатак тежак, није немогућ. Нацрт, који је израдила комисија правника у Хагу 1922 год., заслужује пажњу и треба желети да владе држава којима је пројект поднесен, узму у озбиљно разматрање решење овог питања.

⁴⁾ *Fauchille, Traité*, Tome II, стр. 774.

Ми
Петар I
по милости божјој и вољи народној
Краљ Србије

На предлог Нашег Министра Унутрашњих Дела и Нашег Министра Војног, а на основу §§ 5., 15., 16., 27. тач. 1, и 29. тач. 1, Устројства Централне Државне Управе, члана 6. и 7. Закона о Устројству Војске, члана 33. тач. 1. закона санитетског и § 326 кривичног закона, — ради штићења интереса државних у погледу спречавања ухођења, царинских права, народног здравља и народне одбране, као и безбедности грађана — прописујемо следећу

У Р Е Д Б У

о саобраћају справама, које се крећу по
ваздуху.

Чл. 1. — Справе, које се крећу по ваздуху, јесу домаће или стране према томе, којој држави припадају њени сопственици. Те справе не уживају екстериторијалност.

Чл. 2. — Те справе морају бити сигурне и не могу се употребљавати без дозволе Министра Унутрашњих Дела. У дозволи ће бити тачно описана справа, која се мора свакад одржавати у исправном стању.

Чл. 3. — На свакој справи мора бити исписано на непомичној табли име сопственика и његов стан, име конструктора и нумера апарата, назнака земље одакле је и број под којим је дата дозвола за употребу справе.

Чл. 4. — Управљач справе мора да има уверење Министра Војног о својој способности.

Чл. 5. — Свака справа мора имати на себи знак (печатом власти притврђен), који јој нарочито буде прописан при давању дозволе, и мора да има путну књигу, оверену при давању дозволе, а у којој свака власт има право да упише што налази за потребно, док се справа налази на земљи.

Чл. 6. — На справама не сме бити: оружја, муниције, експлозива, апарата фотографских, и радиотелеграфских и радиотелефонских, голуба писмоноша, нити се ња справа сме што бацати на земљу — осим по дозволи српске полициске власти, која ће у дозволи побројати предмете који се могу бацати и који својим падом неће представљати никакву опасност по становништво (као ситан песак, вода).

Чл. 7. — Справе не смеју да лете при непогоди или ноћу (после заласка, а пре изласка сунца), нити да бацају од себе светлост, сем по нарочитој дозволи Министра Унутрашњих Дела.

Чл. 8. — Справе не смеју да лете у ваздушне регионе око утврђених места, сем по нарочитој дозволи Министра Унутрашњих Дела, која ће се давати по споразуму са Министром Војним.

Чл. 9. — Справа може летети само у оном правцу, који јој назначи полициска власт, уписујући то у путну књигу.

Чл. 10. — Полициска власт може свакад извршити преглед справа и има права издавати наређења, да управљач справе спусти справу из ваздуха на земљу, Управљач има дужност да ту наредбу послуша.

Чл. 11. — Справе са туђе територије, ма чије оне биле (приватне, јавне, полициске и т. д. осим војних), могу прећи над српску територију само на месту и у време које одреди царинска власт у споразуму са Министром Унутрашњих Дела. Такве

справе мораће одмах да се спусте на одређено место ради даље примене прописа законских, наредаба власти и одредаба из ове Уредбе.

Чл. 12. — За време мобилизације и рата никакве стране справе (биле приватне, јавне, полициске и т. д.) не могу летети над српском територијом сем кад Министар Унутрашњих Дела и Министар Војни издаду по своје нахођењу нарочиту дозволу за то и пропишу знаке. Стране војне справе никако не смеју летети над српском територијом, па ни у време мира.

Чл. 13. — Све справе које за време мобилизације и рата без дозволе и знака лете над српском територијом, сматраће се као справе непријатељске државе и са њима ће се као са таквима поступати.

Чл. 14. — Полициске и војне власти се овлашћују, да сматрају, да особље на справама у ваздуху, које немају одобрења и знака, врши кривична дела из главе девете кривичног закона и из главе пете војног кривичног закона; да се то особље налази у бегству и као ухваћено на самом делу, не поштујући ни прописе ове Уредбе, и да према томе имају права и дужност да употребе све мере, да се справе што пре спусте на земљу. Полициским властима ће указивати помоћ и стављати на расположење потребан материјал за то најближа војна власт. Полициске пак власти ће предузимати све што је потребно, да се којим случајем не оштете српске државне справе са особљем, у коме ће циљу тражити потребна објашњења од надлежних власти.

Чл. 15. — Са одговорним лицима надлежне власти ће поступити по закону. — Све справе, као оруђа, којима се чине кривична дела, конфисковаће се у корист државе свакад, кад се њима учини ма које кривично дело.

Чл. 16. — О датим дозволама и знаковима по званичној дужности ће се извештавати војне и полицајске власти.

Ова Уредба важи после десет дана од објаве у Српским Новинама.

Препоручујемо свима нашим министрима да ову Уредбу обнародују и о извршењу њеном се старају, властима заповедамо да по њој поступају, а свима да јој се поковају.

ПБр. 1775

18 фебруара 1913 год.

(следећу потписи)

у Београду

(Обнародована у 41 броју „Српских Новина“ од 21 фебруара 1913 год.)

Конвенција

којом се уређује пловидба ваздухом

(од 13 октобра 1919 год.) ¹⁾

Сједињене Државе Америчке, Белгија, Боливија, Бразилија, Британско Царство, Кина, Куба, Екватор, Француска, Грчка, Гватемала, Хаити, Хелас, Хондурас, Италија, Јапан, Либериа, Никарагуа, Панама, Перу, Пољска, Португалија, Румунија, Држава Срба, Хрвата и Словенаца, Сијам, Чехословачка држава и Уругвај,

С обзиром на прогрес ваздушног саобраћаја и општег интереса за једну заједничку уредбу;

Сматрајући да је потребно поставити још сада извесне принципе и извесна правила ради избегавања несугласица;

¹⁾ Овде се објављује, са незнатним изменама, превод Конвенције који ће бити поднесен на ратификацију Народној Скупштини од стране Министарства Иностранних Дела.

Покренути жељом да помажу развој међународног ваздушног саобраћаја у мирољубивом циљу; Одлучили су да закључе у том циљу Конвенцију и наименовали су за своје пуномоћнике...

Који су углавили следеће:

ГЛАВА ПРВА

Општи принципи

Члан 1. — Високе Стране Уговорнице признају свакој Сили потпуну и искључиву сувереност атмосферског простора изнад њене територије.

У смислу ове Конвенције, под територијом једне Државе подразумеваће се државна територија метрополе и колонија заједно са прибрежним водама уз речену територију.

Члан 2. — Свака Држава Уговорница обавезује се да у време мира допушта безопасан прелаз ваздухопловним справама осталих Држава Уговорница, ако се придржавају прописа установљених овом Конвенцијом.

Правила, која једна Држава Уговорница донесе за улаз на своју територију ваздухопловних справа које припадају другим Државама Уговорницама, морају бити примењивана без обзира на држављанство.

Члан 3. — Свака од Држава Уговорница има право да из војних разлога или у интересу јавне безбедности забрани прелетање извесних зона своје територије ваздухопловним справама припадајућим другим Државама Уговорницама, под казном предвиђеном својим законодавством, но с тим, да не прави никакве разлике у том погледу између својих приватних ваздухопловних справа и оних које долазе из осталих Држава Уговорница.

У том случају положај и простирање забрањених зона биће претходно обзнањени и саопштени осталим Државама Уговорницама.

Члан 4. — Свака ваздухопловна справа која ступа над забрањену зону чим то примети, има да да знак за опасност предвиђен чланом 17 анекса D. и мора се спустити изван забрањене зоне што пре на један од најближих аеродрома Државе незаконито надлетане.

ГЛАВА II

Држављанство ваздухопловних справа

Члан 5. — Ни једна Држава Уговорница неће допустити циркулацију изнад своје територије, ваздухопловним справама које немају држављанство једне од Држава Уговорница, ако им за то није дала специјално и привремено овлашћење.

(Овај је члан измењен протоколом закљученим у Лондону 27 октобра 1922, тако да сада гласи:

Ниједна Држава Уговорница неће допустити, изузев случаја посебне и привремене дозволе, летење изнад своје територије ваздухопловној справи, која не припада једној од Држава Уговорница, сем ако није закључена посебна Конвенција са Државом код које је та ваздухопловна справа уписана. Одредбе те посебне конвенције не смеју вређати права уговорних страна ове Конвенције и треба да буду саобразне са установљеним прописима поменуте Конвенције и њених анекса. Та посебна конвенција биће саопштена Међународној Комисији за ваздухопловство, која ће је доставити другим Државама Уговорницама).

Члан 6. — Ваздухопловне справе имају држављанство оне државе у чији су матични регистар уписане саобразно одељку I (в) анекса А.

Члан 7. — Ваздухопловне справе не могу бити уписане у једној Држави Уговорници ако у потпуности не припадају држављанима те Државе.

Ни једно друштво не може бити регистровано као сопственик једне ваздушне справе, ако није

држављанства оне Државе, код које је ваздухопловна справа уписана, ако председник друштва и најмање две трећине чланова нису тог истог држављанства и ако друштво не испуњава све остале услове који могу бити прописани законима дотичне Државе.

Члан 8. — Једна ваздухопловна справа не може бити уписана у више Држава.

Члан 9. — Државе Уговорнице мењаће међу собом и слаће сваког месеца Међународној Комисији за Ваздухопловство, предвиђеној чланом 34., сва уписивања и исписивања, извршена у њиховом матичном регистру у истеклом месецу.

Члан 10. — У међународној пловидби, свака ваздухопловна справа биће дужна, саобразно прописима анекса А, да носи знаке држављанства и знак уписа, као и име и место становања сопственика.

ГЛАВА III

Уверења о пловидбености и сведоцбе о способности

Члан 11. — У међународној пловидби свака ваздушна справа мора, као што је то предвиђено условима у анексу В, бити снабдевена уверењем о пловидбености, изданим или признатим од Државе чије држављанство има ваздухопловна справа.

Члан 12. — Командант, пилоти, механичари и остало особље за управљање ваздухопловним справама мора бити снабдевано дипломама о способности и дозволама изданим, сходно условима предвиђеним у анексу Е, или признатим од стране Државе чије држављанство има ваздухопловна справа.

Члан 13. — Уверење о пловидбености, дипломе о способности и дозволе које изда Држава чије држављанство има ваздухопловна справа, а

саображене прописима утврђеним у анексима В, и Е., а потом их призна Међународна Комисија за Ваздухопловство, морају признати за пуноважне и остале Државе.

Свака Држава има право да не призна вредност диплома о способности и уверења, за кретање у границама и изнад своје сопствене територије, издатим једном од њених држављана од стране неке друге Државе Уговорнице.

Члан 14. — Никакав апарат за бежичну телеграфију не сме бити ношен на ваздухопловној справи, без специалне дозволе Државе, чије држављанство има ваздухопловна справа. Те апарате смеју употребљавати само чланови посаде за то снабдевени специалним дозеолама.

Свака ваздухопловна справа намењена јавном саобраћају и способна да прими најмање десет лица, мора бити снабдевена апаратом за бежичну телеграфију (пријем и предају) чији ће начин употребе бити одређен од стране Међународне Комисије за Ваздухопловство.

Та комисија моћи ће доцније да прошири обавезу ношења бежичних апарата на све друге категорије ваздухопловних справа, под условима и на начин како она то буде одлучила.

ГЛАВА IV

Дозвола ваздушне пловидбе преко страних територија

Члан 15. — Свака ваздухопловна справа, припадљива једној од Држава Уговорница има право прелаза атмосфере друге Државе без спуштања. У том случају она се мора држати пута утврђеног од стране државе коју прелеће. Ипак, из општих полицијских разлога, мораће се спустити ако добије наређење преко знакова предвиђених у анексу D.

Свака ваздухопловна справа која долази у једну државу из друге државе треба, ако правила

дотичне државе налажу, да се спусти на одређене аеродроме. Податке о овим аеродромима даваће Држава Уговорница Међународној Комисији за Ваздухопловство, која ће ове податке доставити свима Државама Уговорницама.

Оснивање међународних путева за ваздушни саобраћај зависно је од пристанка Државе чија се територија прелеће.

Члан 16. — Свака Држава Уговорница имаће права да прописује, у корист својих домаћих ваздухопловних справа, ограничења и забране односно трговачких транспорта лица и робе између појединих тачака своје територије.

Ова ограничења и забране биће одмах објављена и достављена Међународној Комисији за Ваздухопловство, која ће их саопштити осталим Државама Уговорницама.

Члан 17. — Ваздухопловне справе припадљиве једној Држави Уговорници, која је завела ограничења и забране сходно члану 16., моћи ће потпасти под иста ограничења и забране у свакој Држави Уговорници, чак и ако ова последња не намеће сва та ограничења и забране другим страним ваздухопловним справама.

Члан 18. — Свака ваздухопловна справа у прелазу или транзиту кроз атмосферу једне Државе Уговорнице, подразумевајући ту спуштања и довољно потребна задржавања, може бити изузета од узапћења због фалсификата неке дипломе, цртежа или модела, ако положи кауцију, чији ће износ, у случају да се не дође до пријатељског споразума, одредиће у најкраћем могућем времену, надлежна власт у месту узапћења.

ГЛАВА V

Правила којих се треба држати при поласку, за време пута и при спуштању

Члан 19. — Свака ваздухопловна справа која врши међународну пловидбу, мора бити снабдевена:

- а) уверењем о упису у матични регистар, сходно анексу А;
- б) уверењем о пловидбености, сходно анексу В
- в) дипломом и дозволом команданта, pilota и људства посаде, сходно анексу Е;
- г) ако превози путнике, поименичном листом ових;
- д) ако превози робу: конесманима и манифестима;
- ђ) књигама — исправама: саобразно анексу С;
- е) ако је снабдевена бежичном телеграфијом, дозволом предвиђеном у члану 14.

Члан 20. — Књиге — исправе ваздухопловних справа чуваће се две године, рачунајући од датума када је вршено последње уписивање у њих.

Члан 21. — При поласку и спуштању једне ваздухопловне справа, власти у земљи имају у сваком случају право да прегледају справу и да проверавају све исправе којима она треба да буде снабдевена.

Члан 22. — Ваздухопловне справа Држава Уговорница имају права, у погледу спуштања, нарочито у случају нужде, на исте мере помоћи као и домаће ваздухопловне справа.

Члан 23. — Спасовање справа палих у море биће регулисано према начелима поморског права, сем ако не буду закључене конвенције у супротном смислу.

Члан 24. Сваки аеродром једне Државе Уговорнице, ако је отеорен, уз наплату извесних такса за јавну употребу домаћих ваздухопловних справа, биће отворен под истим условима, за све ваздухопловне справа које припадају другим Државама Уговорницама.

За сваки од ових аеродрома биће одређена тарифа посебно за спуштање и борављење, која ће се примењивати подједнако како на домаће справа тако и на стране.

Члан 25. — Свака од Држава Уговорница обавезује се да предузме мере које ће обезбедити да се све ваздухопловне справа пловеће изнад њене територије а тако исто и све ваздухопловне справа са знаком држављанства те Државе ма на ком се месту оне налазиле, саобраћавају прописима предвиђеним у анексу D.

Свака од Држава Уговорница обавезује се да осигура гоњење и кажњавање преступника.

ГЛАВА VI

Забрањени транспорти

Члан 26. — Транспорт експлозива, оружја, и ратне муниције ваздухопловним исправама је најстрожије забрањен у међународној пловидби. Није дозвољено ни једној страни ваздухопловној справи да преноси артикле ове природе с једног места на друго на територији једне Државе Уговорнице.

Члан 27. — Свака Држава може при ваздушном саобраћају да забрани и регулише преношење или употребу фотографских апарата. Све прописе ове врсте треба одмах саопштити Међународној Комисији за Ваздухопловство, која ће доставити ове информације осталим Државама Уговорницама.

Члан 28. — С обзиром на јавну безбедност, транспорт осталих предмета који нису предвиђени у чл. 26. и 27. може бити забрањен од стране сваке Државе Уговорнице. Тај пропис треба да буде одмах саопштен Међународној Комисији за Ваздухопловство, која ће га саопштити осталим Државама Уговорницама.

Члан 29. — Све забране поменуте у чл. 28. треба примењивати на све ваздухопловне справа домаће или стране.

ГЛАВА VII

Државне ваздухопловне справе

Члан 30. — Као државне ваздухопловне справе сматраће се:

а) војне ваздухопловне справе;

б) ваздухопловне справе искључиво у служби државних надлештава, као што су: поште, царине, полиција.

Све остале ваздухопловне справе сматраће се као приватне.

Све државне справе, сем војних, царинских или полицијских справа, биће третиране као приватне, и самим тим биће потчињене свима одредбама ове Конвенције.

Члан 31. — Свака ваздухопловна справа којом командује војно лице одређено за ту сврху, сматраће се као војна справа (војничка јединица).

Члан 32. — Ни једна војна ваздухопловна справа једне Државе Уговорнице не сме летети над територијом друге Државе Уговорнице нити се спуштати на њу, сем ако није добила специјално овлашћење. У том случају, војна справа ће уживати у начелу уобичајену привилегију страних ратних бродова, сем ако није друкчије уговорено.

Једна војна справа, принуђена, позвана или присиљена да се спусти, не стиче тиме никакве привилегије предвиђене у првом ставу.

Члан 33. — Нарочитим споразумима, закљученим посебно између Држава, одредиће се у којим случајевима полицијске и царинске ваздухопловне справе имају право да пређу границу. Ни у ком случају оне неће моћи уживати привилегије предвиђене у чл. 32.

ГЛАВА VIII

Међународна Комисија за Ваздухопловство

Члан 34. ¹⁾ — Под именом Међународне Комисије за Ваздухопловство биће установљена једна стална Међународна Комисија под покровитељством Друштва Народа, састављена из:

По два представника за сваку од следећих Држава: Сједињене Америчке Државе, Француску, Италију и Јапан.

Једног представника за Велику Британију и по једног за сваку Британску доминију и Индију;

По једног представника за сваку Државу Уговорницу.

[Свака од пет првих Држава — Велику Британију са њеним Доминијама и Индијом рачунајући у овом случају као једну Државу — имаће најмањи укупан број гласова тако да помножен са 5, даје резултат који прелази најмање за један глас збир гласова свих осталих Држава Уговорница. — Све имаће свака по један глас].

Остале Државе Уговорнице сем ових првих пет,

Свака Држава представљена у Комисији (Велику Британију са њеним колонијама и Индијом рачунајући у овом случају као једну Државу) имаће свака по један глас.

Међународна Комисија за Ваздухопловство прописује правила свога пословника и места свог сталног седишта, али биће слободна да се састаје у местима где за сходно нађе. Њен први састајак биће у Паризу. Сазив за овај скуп учиниће Француска Влада, чим већина Држава Уговорница буде нотифицирала ратификацију ове Конвенције.

Та Комисија имаће следеће надлежности:

а) да прима предлоге од сваке Државе Уговорнице, или да јој их доставља у циљу промене

¹⁾ Овај је члан измењен у Лондону 30 јуна 1923 год. Укинута ставове овде обележавамо угластим заградама, а додане курсивом.

или побољшања прописа ове Конвенције; да извештава о усвојеним изменама.

б) да врши дужности додељене јој овим чланом и члановима 9, 13, 14, 15, 16, 27, 28, 36 и 37 ове Конвенције.

в) да доноси све измене по одредбама анекса А и D.

г) да прикупља и саопштава Државама Уговорницама информације сваке врсте односно ваздушне пловидбе.

д) да прикупља и саопштава Државама Уговорницама сва обавештења из области радиотелеграфије, метеорологије, и медицине од интереса за ваздушну пловидбу.

ђ) да обезбеђује публикације карата за ваздушни саобраћај, саобразно прописима анекса F

е) да даје мишљења по питањима која би јој могле поједине Државе поднети на оцену.

Свака измена у прописима ма кога анекса може бити донесена од стране Међународне Комисије за Ваздухопловство, кад ба ту измену буде гласало три четвртине целокупног могућег броја гласова,] то ће рећи од целокупног броја гласова] који би могао бити изражен ако би све Државе биле присутне: *ова већина треба, сем осталих, да обухвати најмање три од пет следећих држава: Сједињених Држава Америке, Британског Царства, Француске, Италије, Јапана.* Оваква измена ступиће на снагу чим је Међународна Комисија за Ваздухопловство саопшти свима Државама Уговорницама.

Сваку предложену измену у члановима ове Конвенције, узеће у претрес Међународна Комисија за Ваздухопловство, потицала она од стране једне Државе Уговорнице или од саме Комисије. Ниједна измена те врсте не може бити предложена Државама Уговорницама да је приме, ако она није била усвојена бар са две трећине од целокупног могућег броја гласова.

Измене унесене у чланове Конвенције (изузев анекса), морају, пре примене, изрично усвојити Државе Уговорнице.

Трошкове око организације и издржавања Међународне Комисије за Ваздухопловство сносиће Државе Уговорнице, [сразмерно броју гласова којима располажу], *чија ће укупна сума бити подељена тако да по два дела плаће Сједињене Државе Америке, Британско Царство, Француска, Италија и Јапан и по један део свака од других Држава.*

Трошкове настале слањем техничких делегација сносиће дотичне Државе.

ГЛАВА IX

Завршне одредбе

Члан 35. — Високе стране Уговорнице обавезују се, свака у колико се ње тиче, да сарађују што могуће више на међународним мерама, које се одnose на:

а) прикупљање и слање метеоролошких података, било статистичких било текућих, или специјалних, саобразно одредбама анекса G.

б) објављивање изједначених аеронаутичких карата и установљење једнообразног система аеронаутичких белега саобразно одредбама анекса F.

в) употребу радиотелеграфије у ваздушној пловидби, на установљење потребних радиотелеграфских станица, као и на придржавање правилника међународне радиотелеграфије.

Члан 36. — Опште одредбе о царинама, у колико се односе на међународну ваздушну пловидбу, сачињавају посебан споразум изложен у анексу H. ове Конвенције.

Ништа се у овој конвенцији не може тумачити као да је у супротности са оним што Државе Уговорнице закључују, саобразно принципима постављеним овом Конвенцијом, као специјалне протоколе

између Државе и Државе, односно Царина, Полиције, Пошта и ма каквог другог предмета од општег интереса за ваздушну пловидбу. Ти протоколи морају одмах бити саопштени Међународној Комисији за Ваздухопловство, која ће их нотифицирати осталим Државама Уговорницама.

Члан 37. — У случају несугласица између двеју или више Држава односно тумачења ове Конвенције, спор ће расправити Стални Суд Међународне Правде, који ће установити Друштво Народа, а до образовања тог Суда, спор ће се расправити путем арбитраже.

Ако се стране не би могле директно споразумети о избору изборних судија, поступиће се на следећи начин:

Свака страна ће наименовати једног изборног судију; изборне судије састаће се и одредиће председника. Ако се изборне судије не могу сложити, стране ће назначити свака једну трећу Државу и тако наименоване Државе извршиће избор председника, било заједничким споразумом било предлажући свака по једно име и потом коцком извршити избор између њих.

Несугласице односно техничких прописа у анексима ове Конвенције решаваће Међународна Комисија за Ваздухопловство већином гласова.

У случају да се спор односи на питање дали је по среди тумачење саме Конвенције или неког од њених правилника, изборни суд, предвиђен у I параграфу овога члана, има суверено право пресуде.

Члан 38. — У случају рата одредбе ове Конвенције неће спречавати слободу акције Држава Уговорница, било као зараћених страна, било као неутралних.

Члан 39. — Одредбе ове Конвенције допуњене су анексима од А до Н, који са изузетком одредбе става в) у члану 34., имају исту вредност

и ступају на снагу у исто време кад и сама Конвенција.

Члан 40. — Британске доминије и Индија биће сматране као Државе, према овој Конвенцији.

Територије и држављани Земаља под протекторатом или територије администриране у име Друштва Народа, биће према овој Конвенцији изједначене са територијама и држављанима Државе протекторке или мандаторке.

Члан 41. — Државе, које нису узеле учешћа у рату од 1914—1919, моћи ће приступити овој Конвенцији.

То приступање биће нотификовано дипломатским путем Влади Француске Републике а преко ње свима осталим Државама потписницама и придруженим Државама.

Члан 42. — Свака Држава, која је учествовала у рату од 1914 до 1919 год., а није потписница ове Конвенције, моћи ће јој приступити само ако је члан Друштва Народа или ако су до 1 јануара 1923 године на њено приступање пристале савезничке и удружене Силе потписнице уговора о миру закљученог са дотичном Државом. После 1 јануара 1923 год. то приступање биће одобрено ако на њега пристану три четвртине Држава потписница и приступилих гласањем као што је предвиђено чл. 34 ове Конвенције.

Молбе за приступање биће упућиване Влади Француске Републике, која ће их достављати осталим Силама Уговорницама. Ако пак Држава молитељка буде примљена пуноправно као члан у Друштво Народа, Француска Влада ће прикупити гласове горе поменутих Сила и саопштити им резултат гласања.

Члан 43. — Ова Конвенција не може бити отказана пре 1 јануара 1922 год. У том случају, отказ треба да буде нотифициран Влади Француске Републике која ће га саопштити осталим Странама Уговорницама. Он ће ступити на снагу

тек после једне године од дана речене нотификације и важиће само у погледу на ону Силу која је отказ учинила.

Ова Конвенција биће ратификована.

Свака Сила упутиће своју ратификацију Француској Влади, чијим ће се старањем она ставити до знања осталим Силама Потписницама.

Ратификације ће остати депоноване у архиви Француске Владе.

Ова Конвенција ступиће на снагу, у односу сваке Силе потписнице према другим Силама које су већ извршиле ратификацију, четрдесет дана после предаје своје ратификације.

Чим ова Конвенција ступи на снагу, Француска Влада упутиће оверен препис исте, свакој од Сила које су се према уговору о миру обавезале да примењују правила ваздушне пловидбе саобразно овој Конвенцији.

САДРЖАЈ

	Страна
Предговор	5
Увод — проблем ваздухопловства	7
1. Правна природа ваздушног простора	10
2. Међународна конвенција од 13 октобра 1919 год.	13
3. Наше законодавство о ваздухопловству	15
4. Сувереност држава над ваздушним простором	18
5. Држављанство ваздушних справа	24
6. Правосуђе над страним авионима и ваздухопловцима	27
7. Царинске одредбе о ваздухопловству	33
8. Одредбе за безбедност ваздушне пловидбе и заштиту становништва	40
9. Одговорност за учињене штете	44
10. Међународна организација ваздухопловства	54
11. Санкције за повреде конвенције и међународних уредаба	58
12. Ваздухопловно право за време рата	61
Прилози	
1. Уредба од 18 фебруара 1913 год.	81
2. Конвенција од 13 октобра 1919 год.	84



33020