

ANALIZA MEĐUNARODNOG PRAVNOG OKVIRA U CIVILNOM VAZDUHOPLOVSTVU: ŽENEVSKA KONVENCIJA, HAŠKI PROTOKOL I PARISKI SPORAZUM

Sažetak: *Vazdušni saobraćaj proteklih decenija ostvaruje najdinamičniji razvoj od svih vidova transporta. Ovaj eksponencijalni razvoj je rezultirao potrebom da se određena pitanja koja se odnose na poštovanje principa suvereniteta, zaštite i bezbednosti putnika i prava vlasništva nad vazduhoplovom regulišu usvajanjem međunarodnih dokumenata. Vazdušni saobraćaj je prvenstveno međunarodnog karaktera i zbog toga je neophodno da se koordinacija rada država ostvari preko postojanja međunarodnih konvencija i ugovora. U tom smislu, Ženevska konvencija iz 1948. godine, Haški protokol iz 1955. godine i Pariski sporazum iz 1956. godine predstavljaju tri najvažnija međunarodna dokumenta koja su postavila temelje međunarodnog regulisanja odnosa između država članica međunarodne zajednice. Glavni cilj ovog rada je analiza istorijskog konteksta i razloga za usvajanje ovih međunarodnih dokumenata, kao i analiza njihovog sadržaja i značaja za vazduhoplovno pravo. Zaključak je da je svaki od ovih dokumenata specifičan i na svoj način doprinosi održavanju stabilnosti i bezbednosti u vazdušnom saobraćaju, kroz zajedničku saradnju država.*

Ključne reči: *vazdušni saobraćaj, međunarodni propisi, Ženevska konvencija, Haški protokol, Pariski sporazum*

* Vanredni profesor na Pravnom fakultetu, Megatrend Univerzitet, Beograd, Srbija.
E-mail: anikmarkovic@gmail.com

** Megatrend univerzitet, Beograd, Srbija
E-mail: bojanzimonjic1999@gmail.com

UVOD

Početak XX veka označio je i pojavu jednog novog vida saobraćaja – avionskog. Nakon prvog leta balonom 1783. godine, prvi zvaničan let bio je let braće Rajt 1903. godine čime započinje era avionskog saobraćaja. U početku avionski saobraćaj se koristio za transport putnika i pošte, a tek od 1919. godine započinju prvi letovi za transport robe. Prvi komercijalni letovi u Evropi bili su na linijama Berlin-Vajmar, Pariz-Brisel, Pariz-London i London-Brisel. Ovaj vid transporta postigao je najdinamičniji razvoj od svih ostalih, pre svega zbog naučno-tehničkog progresa i primene postignutih rezultata na unapređenju performansi aviona u pogledu brzine, dužine doleta i tovarne sposobnosti. Civilno vazduhoplovstvo se od svog nastanka suočava sa brzim tehnološkim napretkom i pravnim i političkim izazovima, kao rezultat svoje specifične delatnosti. Brzi tehnološki napredak i rast broja međunarodnih letova zahtevali su razvoj odgovarajuće međunarodne pravne regulative. To znači da su države bile suočene sa izazovom da regulišu sva bezbednosna, pravna i finansijska pitanja usvajanjem međunarodnih pravila. Pojava i razvoj međunarodnih sporazuma izrazili su potrebu za stabilnošću na međunarodnom nivou i potrebu za regulisanjem odnosa između država.¹ Kao odgovor na ovu potrebu, nakon Prvog svetskog rata, 1919. godine, usvojena je Pariska konvencija. S obzirom na to da je Prvi svetski rat pokazao koliko je vazdušni prostor strateški važan, Pariskom konvencijom je prvi put uvedeno pravo suvereniteta nad vazdušnim prostorom svake države. Međutim, tehnološki napredak vazduhoplovstva je i dalje bio u usponu i postojala je potreba za usvajanjem novih međunarodnopravnih instrumenata koji bi regulisali pitanja vezana za pravnu odgovornost prevoznika prema putnicima u slučaju nesreće, vlasništvo nad vazduhoplovom i saradnju između država. U tom periodu, usvojeni su Ženevska konvencija, Haški protokol i Pariski sporazum kao rezultat pokušaja država članica međunarodne zajednice, da regulišu sporna pitanja i stvore čvrst pravni okvir i univerzalne standarde za nesmetano funkcionisanje globalnog saobraćaja.

1. MEĐUNARODNOPRAVNE REGULATIVE VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA

Pod međunarodno pravnom regulativom podrazumevamo međunarodne konvencije i organizacije koje deluju u cilju zaštite vazdušnog prostora, sprečavanja i kažnjavanja dela kojima se narušavaju suverenitet koji države imaju nad vazdušnim prostorom i sva ostala dela kojima se narušava bezbednost vazdušnog saobraćaja.

¹ Danilović, N (2019): "Međunarodne organizacije i njihova uloga subjekata međunarodnog prava", *Megatrend Revija*, 16(2), str. 95-114.

Pojava i razvoj vazduhoplovne tehnike izazvali su potrebu regulisanja međunarodnog vazdušnog saobraćaja. Doktrina prava koja ukazuje na kriterijum za pravno rešenje ovog pitanja se odnosi na striktno poštovanje državne suverenosti i njeno isključivo pravo da koristi i kontroliše vazdušni saobraćaj. Princip potpunog suvereniteta države nad svojim vazdušnim prostorom jedan je od temelja vazduhoplovnog prava.² Država zadržava pravo da odlučuje u kojoj meri, ko i kada će koristiti njen vazdušni prostor. U svakom slučaju, država mora sarađivati sa drugim državama, članicama međunarodne zajednice, kako bi se obezbedilo nesmetano funkcionisanje međunarodnog vazdušnog saobraćaja. Iz navedenih razloga, postojanje međunarodnih sporazuma i konvencija je neophodno kako bi se očuvao suverenitet država, a istovremeno i obezbedio nesmetan protok ljudi i robe u vazdušnom prostoru. Međunarodna pravna regulativa koja se odnosi na vazdušni saobraćaj reguliše ne samo pitanje suvereniteta, već i pitanja koja se odnose na odgovornost prevoznika u slučaju nesreće, bezbednost letenja, pravo vlasništva nad vazduhoplovom i pravila za njihovu registraciju. Iako je međunarodna regulativa prvenstveno nastala kao odgovor na brzi tehnološki napredak industrije i kao odgovor na izazov vezan za suverenitet država, danas međunarodna regulativa se sastoji od složenog skupa normi koje regulišu različita pitanja, kako bi se obezbedila zaštita individualnog interesa država i interesa međunarodnog vazdušnog saobraćaja.

2. ANALIZA I ZNAČAJ ŽENEVSKE KONVENCIJA IZ 1948. GODINE

Ženevska konvencija, koja je usvojena 1948. godine postavlja osnovu prava putnika u civilnom aviosaobraćaju. Ovom konvencijom uveden je set pravila za postupanje aviokompanija u slučaju incidenata tokom leta ili avionskih nesreća. Uvodi se odgovornost aviokompanija prema putnicima i vlasnicima transportovane robe i prtljaga.³ Pored značaja ove Konvencije za postupanje u slučaju incidenata ili nezgoda tokom leta, ova konvencija je značajna jer pravno reguliše status vazduhoplova kao objekta imovine. Do tada su pravo vlasništva i hipoteke nad vazduhoplovom bile predmet regulisanja u nacionalnom zakonodavstvu, ali zbog različitog tretmana ovog pitanja u nacionalnom zakonodavstvu, usvajanje usklađenih međunarodnih pravila bilo je neophodno.⁴

² Engvers, A. (2004): *The principle of sovereignty in the air: To what extent can it be upheld against aerial intruders?*, Master's thesis, Lund University. Faculty of Law, Lund University.

³ Baltezarević, V. (2017): *Primena pravnih propisa u oblasti civilnog vazduhoplovstva*, Beograd, Univerzitet "John Nesbitt", str. 79

⁴ Sand, P. H. (1965): *The International Unification of Air Law, Law and Contemporary Problems*, 30(1), 3–34.

Po ovoj Konvenciji⁵, obvezuju se države ugovornice da priznaju:

- (a) pravo svojine na vazduhoplovu;
- (b) pravo sticanja vazduhoplova njegovom kupovinom zajedno sa svojinom na njemu;
- (c) pravo raspolaganja vazduhoplovom na osnovu zakupa od šest ili više meseci;
- (d) založno pravo, hipoteku ili slična prava na vazduhoplovu koja su ugovorno ustanovljena u svrhu obezbeđenja namirenja potraživanja, uz uslov da su takva prava:
 - ustanovljena u skladu sa zakonom državne ugovornice u kojoj je vazduhoplov registrovan u vreme njihovog konstituisanja, i
 - uredno upisana u javni registar države ugovornice u kojoj je vazduhoplov registrovan.

Analiza ovog člana Konvencije ukazuje na činjenicu da prava vlasništva, hipoteke i druga stvarna prava nad vazduhoplovom, ako su registrovana u registru jedne zemlje potpisnice Konvencije, moraju automatski biti priznata i u registrima drugih zemalja potpisnica Konvencije. Na ovaj način se povećava pravna sigurnost u međunarodnoj trgovini i obezbeđuje se da se vazduhoplovno tržište globalno razvija u uzlaznom smeru, pružanjem poverenja investitorima i zainteresovanim stranama prilikom zaključivanja međunarodnih sporazuma. Urednost redosleda upisa u različitim državama ugovornicama utvrđuje se prema zakonu države ugovornice u kojoj je vazduhoplov registrovan u vreme svakog upisa.

3. ANALIZA I ZNAČAJ HAŠKOG PROTOKOLA IZ 1955. GODINE

Haškim protokolom koji je potpisan 1955. godine izvršene su nove promene Varšavske konvencije i urađeno je njeno prilagođavanje novim vremenima i uslovima u saobraćaju. Najveće prilagođavanje protokola izvršeno je u vezi sa odgovornošću prevoznika za smrt ili telesne povrede putnika, jer su se prethodna pravila o odgovornosti prevoznika pokazala nedovoljnim.⁶ Još jedno važno pitanje koje pokriva Protokol odnosi se na prevoz putničkog prtljaga. Prtljag koji je predat ovlašćenom službeniku aviokompanije bez protesta, postaje od tog trenutka odgovornost aviokompanije. Sve sumnjive sadržaje, neregularnu težinu ili dimenzije predatog prtljaga službenik aviokompanije je dužan da ispita i da uloži prigovor (protest) ukoliko je bilo

⁵ Ženevska konvencija o priznavanju prava na vazduhoplovima, 1948, (Convention on the Recognition of Rights in Aircraft, 1948, 310 U.N.T.S. 151).

⁶ Reiber, P. (1956): "Ratification of the Hague Protocol; Its Relation to the Uniform International Air Carrier Liability Law Achieved by the Warsaw Convention", *Journal of Air Law and Commerce*, 23(3), p.1-16.

šta od navedenog suprotno pravilima aviokompanije ili pravila prevoza.⁷ Pošiljke se ne prihvataju i smatraju neprihvatljivim za transport ako:

- se po propisima IATA (Međunarodne asocijacije za avio prevoz), ICAO (Međunarodne organizacije za civilno vazduhoplovstvo), ADR (Evropski sporazum o transportu opasnih materija u drumskom saobraćaju) ili bilo koje nadležne vladine službe ili relevantne organizacije smatra opasnim materijalom, opasnom robom, odnosno ako je transport iste zabranjen ili ograničen po propisima istih organizacija;
- nije napravljena carinska deklaracija kada je po merodavnim carinskim propisima ista potrebna;
- sadrži falsifikovane robe, životinje, zlato, novac, markice/akcizne markice, instrumente plaćanja koji važe na donosioca, plemenite metale i drago kamenje; stvarne ili imitacije vatrenog oružja, delove, eksplozive i municije, ljudske ostatake, pornografiju ili ilegalne narkotike/droge),
- sadrži bilo koji drugi predmet za koji službenik odluči da ne može da se transportuje bezbedno ili legalno, ili
- je pakovanje pošiljke oštećeno ili neadekvatno.⁸

Odgovornost prevoznika predstavlja pitanje od suštinskog značaja za međunarodni transportni promet, jer osigurava balans između interesa prevoznika i zaštite korisnika. Haški protokol je u tom pogledu napravio značajan napredak, budući da insistira na jačanje pravnu sigurnost putnika, a istovremeno uvodi striktna pravila za rad prevoznika.

4. ANALIZA I ZNAČAJ PARISKOG SPORAZUMA IZ 1956. GODINE

Multilateralni sporazum o komercijalnim pravima neredovnih vazdušnih usluga u Evropi, poznatiji kao Pariski sporazum, potpisan je u Parizu 30. aprila 1956. godine. Sporazum je imao za cilj pravno regulisanje čarter letova između država potpisnica, koje su bile članice Evropske konferencije civilnog vazduhoplovstva. Za razliku od redovnih letova između država za koje su postojala posebna pravila, čarter letovi, odnosno vanredni letovi, nisu bili dovoljno regulisani u vreme usvajanja sporazuma. Potreba za regulisanjem čarter letova nastala je kao rezultat povećanog broja turističkih putovanja, što je zahtevalo što fleksibilniji

⁷ Baltezarević, V. (2017): *Primena pravnih propisa u oblasti civilnog vazduhoplovstva*, Beograd, Univerzitet "John Nesbitt", str. 79.

⁸ Haški protokol o izmeni Varšavske konvencije o ujedinjavanju određenih pravila u međunarodnom vazdušnom prevozu. (1955). Usvojen 28. septembra 1955. godine u Hagu, Ujedinjene nacije, United Nations Treaty Series, 478, 371.

pristup regulisanju. Sporazum je predvideo da svi letovi koji se ne obavljaju po unapred određenom dugoročnom rasporedu mogu se obaviti bez pribavljanja posebnih dozvola od strane nadležnih lokalnih vlasti, pod uslovom da se poštuju bezbedonosni standardi. U ove letove se ubrajaju svi humanitarni letovi, letovi malih aviona do 6 putničkih mesta, čarter letovi kod kojih se ne vrši zasebna prodaja aviokarata kao i letovi koji se obavljaju redovno ali veoma retko (ne češće od jednom mesečno)⁹. Svrha potpisivanja ovog sporazuma bila je olakšavanje procesa licenciranja vazdušnih prevoznika i pravljenje koraka ka liberalizaciji i fleksibilnosti vazdušnog saobraćaja.¹⁰ Činjenica da je Pariski sporazum usvojen kao dodatak Čikaškoj konvenciji iz 1944. godine pokazuje kako se međunarodni dokumenti mogu učiniti konkretnijim kroz usvajanje regionalnih pravnih instrumenata. Iako je liberalizacija vazdušnog saobraćaja (sprovedena nekoliko decenija nakon potpisivanja Pariskog sporazuma) i razvoj Evropske unije doprineli da se ovaj sporazum smatra zastarelim, njegov istorijski značaj u regulisanju čarter letova i korak ka liberalizaciji ove vrste saobraćaja ostaje neosporan.

5. KONTROLA SPROVOĐENJA MEĐUNARODNIH KONVENCIJA I SPORAZUMA

Efikasna primena međunarodnih konvencija i sporazuma ne zavisi samo od njihovog usvajanja i potpisivanja, već i od njihove implementacije od strane država potpisnica.¹¹ Prvi korak u implementaciji i primeni međunarodnih dokumenata je njihovo uključivanje u nacionalni pravni sistem, kroz usvajanje odgovarajućih propisa i adekvatan nadzor nad sprovođenjem tih propisa. U razvoju vazdušnog saobraćaja značajno je prisutna institucionalizacija koja se sprovodi preko različitih organizacija i udruženja od kojih su najznačajnije IATA i ICAO. IATA je udruženje redovnih vazdušnih prevoznika koja okuplja oko 140 kompanija-redovnih vazdušnih prevoznika. IATA je nadležna za formiranje cena prevoza u redovnom vazdušnom saobraćaju i formirala je jedinstven sistem za obavljanje međunarodnog prevoza putnika i robe. ICAO je Međunarodna organizacija civilnog vazduhoplovstva koja preko zakonodavne, administrativne i sudske funkcije obezbeđuje preduslove za nesmetano funkcionisanje vazdušnog saobraćaja u svetu. Postojanje ovih organizacija je uslovljeno time što svaka zemlja ima suverenitet nad svojim

⁹ Baltezarević, V. (2017): *Primena pravnih propisa u oblasti civilnog vazduhoplovstva*, Beograd, Univerzitet "John Nesbitt", str. 80

¹⁰ Weld, E. (2001): "Some Notes on the Multilateral Agreement on Commercial Rights of Non-Scheduled Air Services in Europe", 23 J. AIR L. & COM., p.1-9.

¹¹ Stevanović, M. D., & Đurđević, D. Ž. (2021): "Međunarodno pravo kao činilac savremenog poslovanja", *Megatrend revija*, 18(2), 5–22.

vazдушnim prostorom i bez saglasnosti date države korišćenje ovog prostora nije dozvoljeno.¹² Što se tiče implementacije međunarodnih pravila na međunarodnom nivou, primat ima Međunarodna organizacija civilnog vazduhoplovstva (ICAO), koja kroz svoj Univerzalni program za reviziju nadzora bezbednosti (USOAP) nadgleda države članice kako bi proverila da li ispunjavaju svoje obaveze prema međunarodnim sporazumima. ICAO usvaja Standarde i preporučene prakse (SARP) koji nemaju pravno obavezujuće dejstvo, ali su njihove prakse i standardi široko prihvaćeni od strane država članica i svako odstupanje od predviđenih standarda i praksi mora biti prijavljeno. Kontrola i revizija primene međunarodnih pravila je od suštinskog značaja, jer bez takvih mehanizama postoji rizik da će međunarodna pravila ostati samo deklarativna i teška za primenu.

ZAKLJUČAK

Pravno regulisanje vazdušnog prostora i vazdušnog saobraćaja je veoma složeno i mora obuhvatiti sve aspekte, počev od principa suvereniteta vazdušnog prostora, zakonskog vlasništva nad vazduhoplovom, bezbednosti putnika i odgovornosti prevoznika, regulisanja prtljaga i mnogih drugih pitanja. Vazduhoplovni sistem jedan je od osnovnih resursa svake države i kao takav suočen je sa mnogim izazovima što zahteva pažljivu regulaciju.¹³ Ženevska konvencija, Haški protokol i Pariski sporazum postavili su temelje i početak regulisanja ove složene materije. Ovi dokumenti su pokazali da države mogu na odgovarajući način da reaguju u slučaju brzog tehnološkog razvoja, kao i da prate tehnološki napredak. Iako su ovi dokumenti kasnije dopunjeni ili zamenjeni konvencijama novijeg datuma, njihova vrednost ostaje nesporna, jer su uspešno odgovorili na izazove vremena u kome su doneti i obezbedili nesmetano funkcionisanje vazdušnog saobraćaja u 20. veku.

¹² Babić, O., & Netjasov, F. (2011): *Kontrola letenja*, Beograd, Saobraćajni fakultet, Univerzitet u Beogradu, str. 65-76.

¹³ Kožović, D.V., Đurđević, D.Ž. (2019): "Sajber bezbednost u avijaciji", *Megatrend revija*, 16(2), str. 39-56.

Bibliografija

- Babić, O., & Netjasov, F. (2011): *Kontrola letenja*, Beograd, Saobraćajni fakultet, Univerzitet u Beogradu, str. 65-76.
- Baltezarević, V. (2017): *Primena pravnih propisa u oblasti civilnog vazduhoplovstva*, Beograd, Univerzitet "John Nesbitt".
- Danilović, N. (2019): "Međunarodne organizacije i njihova uloga subjekata međunarodnog prava", *Megatrend Revija*, 16(2), str. 95-114.
- Engvers, A. (2004): *The principle of sovereignty in the air: To what extent can it be upheld against aerial intruders?*, Master's thesis, Lund University, Faculty of Law, Lund University.
- Haški protokol o izmeni Varšavske konvencije o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom vazdušnom prevozu (1955). Usvojen 28. septembra 1955. godine u Hagu, Ujedinjene nacije, United Nations Treaty Series, 478, 371.
- Kožović, D.V., Đurđević, D.Ž. (2019): "Sajber bezbednost u avijaciji", *Megatrend revija*, 16(2), str. 39-56.
- Reiber, P. (1956): "Ratification of the Hague Protocol; Its Relation to the Uniform International Air Carrier Liability Law Achieved by the Warsaw Convention", *Journal of Air Law and Commerce*, 23(3), p.1-16.
- Sand, P. H. (1965): "The International Unification of Air Law", *Law and Contemporary Problems*, 30(1), 3-34.
- Stevanović, M. D., & Đurđević, D. Ž. (2021): "Međunarodno pravo kao činilac savremenog poslovanja", *Megatrend revija*, 18(2), str. 5-22.
- Weld, E. (2001): "Some Notes on the Multilateral Agreement on Commercial Rights of Non-Scheduled Air Services in Europe", 23 *J. AIR L. & COM.*, p.1-9.
- Ženevska konvencija o priznavanju prava na vazduhoplovima, 1948, (Convention on the Recognition of Rights in Aircraft, 1948, 310 U.N.T.S. 151).

ANALYSIS OF THE INTERNATIONAL LEGAL FRAMEWORK IN CIVIL AVIATION: THE GENEVA CONVENTION, THE HAGUE PROTOCOL, AND THE PARIS AGREEMENT

Abstract: *Over the past decades, air transport has achieved the most dynamic growth among all modes of transportation. This exponential development has created the need to regulate certain issues related to the observance of the principle of sovereignty, the protection and safety of passengers, and the right of ownership over aircraft through the adoption of international instruments. Air transport is inherently international in character, and therefore, coordination between countries must be ensured through the existence of international conventions and treaties. In this respect, the Geneva Convention of 1948, the Hague Protocol of 1955, and the Paris Agreement of 1956 represent three of the most important international instruments that laid the foundations for the international regulation of relations among member states of the international community. The main objective of this paper is to analyze the historical context and reasons for the adoption of these international instruments, as well as to examine their content and significance for aviation law. The conclusion reached is that each of these instruments is specific and, in its own way, contributes to maintaining stability and safety in air transport through the cooperative efforts of states.*

Keywords: *air transport, international regulations, Geneva Convention, Hague Protocol, Paris Agreement*