

ZAKONI I DRUGI PROPISI

ZRAČNI ZAKONIK SSSR-a

Dne 1.I 1962.godine stupio je u SSSR-u na snagu Zračni zakonik. Zakonik ima ukupno 145 članaka podijeljenih u 10 poglavlje. Sadrži norme međunarodnog javnog preva, upravnog prava i imovinskog prava, tako da u pogledu opsega normiranja predstavlja, u osnovnim crtama, zaokruženu cjelinu.

Pojedina poglavlja sadrže, uglavnom, slijedeće odredbe:

Poglavljje I /čl.1-8/ - Opće odredbe: Teritorijalna i sadržajna primjena zakonika; organizacija civilnog zrakoplovstva. Civilnim zrakoplovstvom upravlja Generalna direkcija civilne zračne flote pri Ministarskom savjetu SSSR-a. Njoj pripadaju civilni zrakoplovi, aerodromi i druge naprave na zemlji. Ostale organizacije mogu upravljati odnosno posjedovati zrakoplove i pripadajuće naprave samo ako im je to nužno potrebno za njihovu djelatnost i to na osnovi odobrenja spomenute Direkcije. Ova Direkcija donosi i propise za izvršenje zakonika.

Poglavljje II /čl.9-17/ - Zrakoplovi: Pojam zrakoplova, upis, oznake, dozvola za plovidbu i isprave. Pod zrakoplovom podrazumjeva se svaka leteća sprava /bilo da je lakša ili teža od zraka/ izuzevši one sprave koje ulaze u sklop zračnih snaga.

Poglavljje III /čl.18-26/ - Posada zrakoplova: Sastav i kvalifikacija posade; njena prava i dužnosti u vezi sa sigurnošću plovidbe. Stranac može biti član posade samo na osnovi uvjeta koje propisuje Ministarski savjet SSSR-a. Svjedodžbe o sposobnosti članova posade traju godinu dana. Neročita pažnja posvećena je zapovjedniku zrakoplova. On je odgovoran za sigurnost zrakoplova, te red i sigurnost osoba koje se nalaze u zrakoplovu, pa su mu u tom pogledu data velika ovlaštenja. Među ostalim može, u slučaju potrebe, u ime organizacije kojoj pripada zrakoplov, sklapati pravne poslove koji se odnose na zrakoplov, teret, poštu, te može poduzimati svaku drugu mjeru koja je prema prilikama potrebna. Dužan je dati pomoć zrakoplovima i brodovima koji se nalaze u nevolji, ako to može učiniti bez opasnosti za svoj zrakoplov, putnike i posadu.

Poglavljje IV /čl.27-43/ - Aerodromi i zračna pristaništa: Glavna načela o aerodromima i zračnim pristaništima; propisi o sigurnosti i gradnji. Svaki aerodrom mora biti registriran i otvoren za svaki zrakoplov koji je upisan u registar zrakoplova SSSR-a. Aerodromi su podijeljeni u klase prema njihovoj tehničkoj opremljenosti. Nisu otvoreni samo oni aerodromi koji služe za pokusne letove.

Poglavlje V /čl.44-69/ - Let u zračnom prostoru SSSR-a: Propisi o načelnoj i pojedinačnoj dozvoli leta; propisi o sigurnosti plovidbe. Nad teritorijem SSSR-a mogu letjeti samo oni zrakoplovi koji su upisani u državni registar zrakoplova, i to samo po točno određenim plovidbenim rutama. Za odstupanja od propisanih plovidbenih ruta potrebna je posebna dozvola, koja vrijedi samo za jedan let. Let nad područjem pojedinih krajeva može biti zabranjen. Propisi o sigurnosti za vrijeme leta prilično su detaljno razradjeni. Za nestalim zrakoplovom traganje organizira Generalna direkcija civilnog zrakoplovstva. Interesantno je navesti da se u ovom poglavlju nalaze i propisi o odgovornosti za sudar /čl.68/. Za sudar se odgovara po načelu krivnje. Ako je za sudar kriv samo jedan zrakoplov, on sam nadoknađuje svu štetu. U slučaju zajedničke krivnje šteta se nadoknađuje u razmjeru krivnje. Ako nije moguće utvrditi razmjer krivnje, svaka stranka snosi štetu na jednake dijelove. Ukoliko je sudar nastao bez krivnje, svaka stranka snosi vlastitu štetu. Za smrt i tjelesne povrede putnika i tereta u zrakoplovu, nastale sudarom, odgovoran je vozar u čijem su se zrakoplovu osobe odnosno stvari nalazile, a prema propisima zakonika, s tim da taj vozar ima, prema navedenim načelima, pravo regress od drugog zrakoplova u sudaru.

Poglavlje VI /čl.70-80/ - Medjunarodni letovi: Pod medjunarodnim letom podrazumijeva se svaki let kojim se prelazi granica SSSR-a. Sovjetski zrakoplovi mogu letjeti u inozemstvo samo na temelju posebne dozvole Generalne direkcije civilnog zrakoplovstva. Strani zrakoplovi mogu letjeti nad teritorijem SSSR-a samo po medjunarodnim rutama koje objavljuje Generalna direkcija. Ne mogu vršiti kabotažu putnika i robe, osim ako za to imaju posebnu dozvolu. Država kojoj pripada strani zrakoplov dužna je omogućiti nadležnim organima SSSR-a kontrolu leta zrakoplova na način da se izbjegne sudar u zraku. Priznaju se isprave stranih država. Ako zrakoplov nema isprava, ili njegovo stanje ne odgovara ispravama koje posjeduje, nadležni organi mogu mu zabraniti let. Inače se na strani zrakoplov, u pogledu carinske, sanitarne i druge kontrole, primjenjuju propisi SSSR-a.

Poglavlje VII /čl.81-119/ - Zračni prijevoz putnika, robe i pošte: Ovi propisi odgovaraju, uglavnom, danas usvojenim načelima o zračnom prijevozu. To se osobito tiče pojma ugovora, načina zaključenja ugovora, transportnih isprava, prava i dužnosti stranaka te odgovornosti vozara. Posebna je pažnja posvećena planskom prijevozu robe. Prijevoz robe, koja je unesena u plan prijevoza, ima prednost. Ostala roba može se primiti na prijevoz samo ako ne ide na štetu planskih prijevoza. Za neizvršenje ugovora o planskom prijevozu robe stranke jedna drugoj, već prema krivnji, plaćaju naknadu od 20% vozarine za robu koja nije prevezena. Ista naknada plaća se i za neispunjenje sklopljenog ugovora o prijevozu vanplanskog tereta.

Poglavlje VIII /čl.120-136/ - Medjunarodni zračni prijevoz putnika, prtljage i robe: Propisi ovog poglavlja primjenjuju se na svaki medjunarodni prijevoz, ako medjunarodnim ugovorom nije drukčije određeno. Medjunarodni prijevoz je svaki onaj prijevoz u kojem se mjesto odlaska i odredišta nalazi u različitim državama, ili ako je predviđeno slijetanje u nekoj drugoj državi, premda se mjesto odlaska i odredišta nalaze u istoj državi. Ugovor o prijevozu putnika sklapa se putnom kartom, a o prijevozu prtljage prtljažnicom. Ugovor o prijevozu robe potvrđuje se tovarnim listom. Medjutim nepostojanje, netočnost ili gubitak ovih isprava ne utječe na postojanje ugovora o prijevozu. Tovarni list izdaje se u tri primjerka od kojih se jedan predaje pošiljaocu a druga dva prate robu. Jedan primjerak tovarnog lista koji prati robu predaje se primaocu. Vozer odgovara za smrt i tjelesne povrede putnika, odnosno za gubitak ili štetu na teretu, ako ne dokaže da su on ili njegovi ljudi poduzeli sve nužne mjere da bi se šteta izbjegla, odnosno da nije bilo moguće poduzeti takove mjere. Ako vozer dokaže da je usmrćena ili povrijedjena osoba sama sebi prouzrokovala štetu, ili da je toj šteti pridonijela, sud može umanjiti odgovornost vozara, ili je čak i potpuno osloboditi. Visina vozarove odgovornosti određuje se medjunarodnim ugovorima. Medjutim vozer odgovara neograničeno ako se dokaže da je šteta nastala namjerno, ili grubom nepažnjom njegovom ili njegovih ljudi. I modaliteti izvršenja ugovora odgovaraju danas usvojenim medjunarodnim načelima.

Poglavlje IX /čl.137-140/ - Iskorišćivanje zrakoplova i aerodroma u raznim područjima nacionalne privrede: U ovom poglavlju sadržano je nekoliko osnovnih propisa o iskorišćivanju zrakoplova npr. za poljoprivredu, zaštitu šuma, naučne ekspedicije itd.

Poglavlje X /čl.141-145/ - sadrži propise o administrativno-kaznenim odredbama.

Zakoniku je dodat Aneks u kojem je opisana zastava i oznaka zračne civilne flote SSSR-a.

Interesantno je navesti da zakonik nema nikakvih odredaba o vozarevoj vanugovornoj odgovornosti, što bi, svakako, jedan potpuni zakonik trebao sadržavati.

Iz ovog kratkog pregleda može se zaključiti da sovjetski Zračni zakonik sadržajno ima dvije grupe propisa: jednu koja se odnosi isključivo na interne odnose te države, i drugu koja se tiče odnosa s inozemstvom. Ova druga grupa propisa u najvećoj mjeri vodi računa o medjunarodnim ugovorima, odnosno danas usvojenim načelima zračnog prava uopće. Možda bismo mogli primijetiti da propisi o medjunarodnom prijevozu nisu dovoljno iscrpni, jer ne sadrže norme o svim odnosima koji mogu doći u

pitanje. Propisi o unutrašnjom prijevozima u tom pogledu daleko su iscrpniji. Radi se većinom o normama kojima se reguliraju modaliteti izvršenja ugovora. Takve eventualne praznine će se, po svojoj prilici, u praksi, a na teritoriju SSSR-a, rješavati primjenom propisa o unutrašnjim prijevozima. Kao karakterističnu okolnost treba navesti i to da se zakonik samo na nekoliko mjesta poziva na ugovorne odredbe stranaka. Za provedbu svojih propisa zakonik se poziva na odredbe Generalne direkcije.

B.J.

PRIKAZI KNJIGA I ČASOPISA

G.H.Lafage: KOMERCIJALNA I NAUTIČKA
KRIVNJA /Faute commerciale et faute
nautique/, DMF 1963, 104-111

Pisac polazi od odlučne važnosti koju ima razlikovanje komercijalne od nautičke krivnje obzirom na brodarovu odgovornost po francuskom internom zakonu od 1936, i po Konvenciji o teretnici od 1924. Kod toga konstatira da nema problema kad se radi o greškama počinjenima u plovidbi ili u upravi brodom, koje se odnose na održavanje i sigurnost broda bez obzira na teret, jer se tada radi o nautičkoj krivnji, a da isto tako nema problema ni onda kad se radi o greškama u brizi o teretu i njegovoj kondiciji koja nema veze s plovnošću broda /tenue du navire à la mer/, jer se tada radi o komercijalnoj krivnji. Poteškoće nastaju onda kad jedna greška ima svoj nautički i komercijalni vid. Rješenje poteškoće našla je jedna rješidba francuske kasacije u objektivnom kriteriju, tj. u tome što je trebalo biti izvedeno /in concreto je umjesto nautičkog manevra punjenja balasta izvršeno poplavljenje skladišta/ i odbila priznati u takvom slučaju nautičku krivnju. Međutim druge rješidbe /npose Apelacije u Aixu/ slijede subjektivni kriterij, pa smatraju da se radi o nautičkoj krivnji svaki puta kad je operacija o kojoj se radilo imala nautičku svrhu. Pisac smatra da je kriterij cilja čina logičan i lagan, ali on je nesiguran obzirom na one nepažnje kod kojih čin nije imao nikakav konkretan cilj. Kasacija je u jednoj rješidbi iz 1942. stala na stajalište /u sporu u kojem se radilo o tome da je brod zaboravio zatvoriti skladišna vrata, pa je kroz njih tokom putovanja prodrta voda u skladište/ da se ne smije voditi računa zato da se kvalificira greška o stvarnim posljedicama koje je imala, nego samo o njenoj vlastitoj prirodi /a in concreto zatvaranje vrata skladišta je mjera koja se tiče sigurnosti broda/. Dalje pitanje koje se postavlja jest pitanje transformacije krivnja, a na prvome mjestu da li trgovačke krivnja može postati nautičkom krivnjom? Kasacija je uzela da komercijalna krivnja zbog lošeg slaganja tereta postaje nautičkom krivnjom time što je zbog lošeg slaganja došlo do povrede trupa broda i ulaska vode u jedno