

Ma prof. A. Pupile  
hindamisus.  
5.5.39

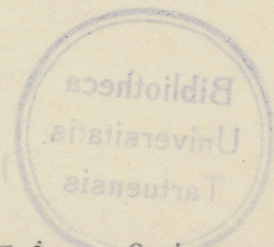
Diplomitoob  
392471

E. V.  
TARTU ÜLIKOOLI  
ÕIGUSTEADUSKIRJ  
6. mail 1939.  
N<sup>o</sup> 479  
1939

Arvestatud diploma  
6.6.39  
M. Kadari.  
Tõrre  
H. Püj

ÕHUSÕIDUKITE ÕIGUSLIK SEISUND

RAHVUSVAHELISES ÕIGUSES



Helgi Oja.  
stud. jur.  
mtr.nr. 13688.

1-B [1895A]

TARTUS, 1939.

19. V 1939 õigusteaduskonna  
kõrgete üld.

K A V A  
=====

1. Sissejuhatus.
2. Õhusõidukite õiguslik seisund vastavalt laevadele.
3. Õhuruumi kasutamisevabadus.
4. Kas kõik õhusõidukid on kõlvulised riikkondsust omama.
5. Kas õhusõidukid peavad rahvusvahelise õiguse põhjal riikkondsust omama.
6. Kas kõik riigid võivad oma riikkondsust õhusõidukeile anda
7. Riikkondsusetuse tagajärjed.
8. Õhusõidukite riikkondsuse eeldused.
  - a) Vormilised eeldused.
  - b) Materiaalsed eeldused.
9. Õiguspoliitika.
10. Riigiõhusõidukid.
  - a) rahvusvahelise õiguse põhimõtted sõja ja rahu ajal.
  - b) eraõhusõidukite muutmine sõja õhusõidukiteks.
11. Õiguste muutmise mõju õhusõiduki riikkondsusele.
  - a) riikkondsuse kaotuse põhjused.
  - b) riikkondsuse kaotamise moment.
  - c) kahekordne riikkondsus.
12. Lõpp.

## 1. S i s s e j u h a t u s.

Inimene, keda loetakse looduse meistertööks, on oma arenemise aastate jooksul oma mõistuse abil loodusnähte tähele pannud; looduses peituvaid jõude teaduste abil õppinud oma kasuks tarvitama, et oma kui ka oma järglaste eksistentsi ja heaolu kindlustada.

Kõik leiutised, olgu see keemia, füüsika, tehnika või mõnel muul alal, on väga palju inimeste eluviiside peale mõjunud. Nende keskmist eluiga pikendanud. Tema füüsilist töökoormat võitluses oma eksistentsi eest kergemaks ja elu mugavamaks teinud.

Üksikute riikide rahvaste läbikäimine suureneb iga päevaga.

Seda rahvaste läbikäimist soodustavad igasugused liiklemisvahendid: raudtee, auto, laevad, lennukid või mõni teine abinõu.

Liiklemisvahendite tarvitamise juures pannakse suurt rõhku nende kiiruse ja mugavuse peäle. Lennukid oma kiirusega ületavad kõik teised liiklemisvahendid. Lennukite kiirus on tõusnud kuulmata kõrguseni: kuni 900 km tunnis. Arusaadav, et lennukite tarvitamine liiklemises peab vastavate seadustega korraldatud olema.

## 2. Õ h u s õ i d u k i t e õ i g u s l i k a s e n d v a s t a v a l t l a e v a d e l e.

Õhusõidukite all mõtlene õhus liiklemiseks mää-

ratud ehitised. Mis selle järele õhulaevaks nimetada, jääb Liiklemise tehnilise arvustuse hoolde.

Õhulaevad on liikuvad asjad. Vastandina laevadele ja ka mõnes seadusandluses avalduvatele immobiliseerimistendentsidele vaadatakse neile Saksas kui liikuvatele asjadele. Sellele vaatamata arenes mereõigusele toetuv õhusõidukite riikkondsuse mõiste, mis tänapäev üldiselt tunnustatud on.

Selle riikkondsuse sisu üle on palju vaidlusi. Neumeier'il on see mõiste selge nii laevade, kui ka lennukite kohta ja ta eitab, et see võiks olla eelduseks mingitele õiguslikkudele järeldustele. Temale on õhusõidukite riikkondsus ainult päritolu märkimine. Sealjuures ta ise mõnab, et vabas õhuruumis, näiteks ulgumere kohal õhusõidukitega tuleb siduda nende kodumaa õigust. Schleicher'i arvates on riikkonsus ainult teine väljend õhusõiduki sissekande kohta ühes teatud riigis. Oletuse tõttu, et igale riigile kuulub õhuruum tema territooriumi kohal, järeldub, et iga õhulaev peab täielikult alluma ülelennatava riigi õigusele. Schleicher peab õhusõidukeid liikuvaks varaks ja sellejärgi ei tähenda nende riikkondsus muud kui autodegi päritolumärk.

Õige ettekujutuse õhusõidukite riikkonduse iseloomust saab, kui arvestada, et õhusõidukid samuti kui laevad ei ole ainult liikuvad asjad vaid ka kohad, kust võivad tekkida õiguslikult käsitatavad sündmused. Vastandina alati territooriumiga (maaga) ühendusesse jäävatele sõidukitele (auto, raudtee) on laevad ja õhusõidukid alati ise tegevuskohaks, mitte neid ümbritsev õhu- või veeruum.

Ulgumere kohal viibiv õhusõiduk vajab samuti riiklikku õiguskorda kui laevadki. Sellekohaselt võib ~~XXXXX~~ õhusõidukit vaadelda kui lendavat riigi osa, ilma eitamata nende vallasvaralikkude iseloomu. See ettekirjutus ei ole vastolus ka tänapäeval üldiselt tunnustatud riikide õigusega nende territooriumi kohal asuva õhuruumi kohta.

Tihti väga nõrga sideme korral ülelendatud riigiga (siin mõeldakse ülelendu riiklikkudel õhuliinidel ilma maandumiseta) on ka võõra riigi õhuruumis tarvitata oma riigi õigus.

Õhusõiduk sellekohaselt on nagu laevgi fiktiivne territooriumi osa, mis antud juhul võib asuda võõras õhuruumis. Sellest järgneb, nagu laevadegi juures võõrastes vetes, võimu jaotus lipuriigi ja ülelendatava riigi vahel.

Vajaduse tõttu püütakse õhusõidukite õiguslikku seisundit ühtlustada laevade omaga. Peasjalikult kehtib õhusõidukil ikka kodumaa õigus, arvestamata et neid loetakse vallasvaraks.

Riikkondsus on tähtis ka majanduslikult, kuna riigid püüavad oma õhusõidukeid soodustada. Ka on tähtis et sõiduk seisaks ühe rahvuspere liikme valve all, ja tema eksimuste eest vastutaks ta koduriik.<sup>2)</sup>

## Õ h u r u u m i k a s u t a m i s e

### v a b a d u s.

Pariisi Konventsiooni 1919.a. esimene ülesanne oli lõpetada tüli õhuruumi vabaduse üle, mis oli kaua olnud õigusteaduslike vaielduste põhjuseks.

Varem pooldati loodusõigusele tugenevat vaadet,

et õhuruum peab vaba olema kõigi riikide õhusõidukeile liiklemiseks. Tänapäeval on arvamuste lahkuminek kahe teooria vahel. Üks neist ütleb, et riigi suveräänsus ulatub ka riigi territooriumi kohal olevale õhuruumile. Teine teooria jagab õhuruumi kaheks: ülemiseks ja alumiseks tsooniks. Ülemine on vaba kõikidele riikidele, kuna alumine allub täiesti riigi seadusandlusele ja kontrollile.

See jagamine tsoonidesse on sarnane mere jagamisele territoriaal- ja ulgumereks. Julgeoleku kaalutlustel on vastaseid tekkinud tsoonide teooriale. Pariisi Konventsioonis 1919.a. aga on reserveeritud lepinguosalistele õigus üle lennata üksteise territooriumist.

Pariisi Konventsioon 1919.a. määrab, et kõik lepinguosalistes omavad võrdseid õigusi üksteise õhuruumi kasutamisel.

Pariisi Konventsiooni art. 2 ütleb, et lepinguosaline riik peab võimaldama vaba ülelennu oma territooriumist teise riigi sõidukeile, eeldusel et selle konventsiooni määrused on täidetud.

Igal lepinguosalisel õhusõiduk võib ületada teise territooriumi ilma vahemaandumiseta. Sel juhul ta peab jälgima lennuteed, mis on määratud ülelennatava riigi poolt.

Pariisi Konventsiooni art. 16. lubab igal riigil püstitada määrusi, mis soodustavad tema oma riikkondsusse kuuluvate õhusõidukitel inimeste ja kauba vedu kahe tema territooriumil asuva punkti vahel. See ei maksa ainult emamaal asuvate vaid ka asumaadel, protektoraadi all olevatel ja mandaat maadel asuvate punktide kohta.<sup>3)</sup>

Eesti õhusõiduseadus, mis on kooskõlas rahvusvahelise seaduse normidega näeb §2. ette et " välisriigi riikkondsusega eraõhusõidukeil on lubatud vaba läbimine

Eesti õhuruumist, samuti ka maandumine ja viibimine seal ainult siis, kui selleks on olemas: vastav õhusõiduleping või mõni muu kokkulepe Eesti ja vastava välisriigi vahel, või Teedeministri poolt antud luba välismaa või Eesti õhusõiduliinide ettevõttele (§48), või Siseministeeriumi poolt õhusõiduki omanikule antud ajutine eriluba."

Tänapäeval on kõik riigid arusaanud õhusõidu tähtsusest ja on valmis teda edendama. Sellele püüdele võib aga takistuseks saada riikide õigus õhuruumi kohta nende territooriumi kohal, kui riigid seda õigust kasutavad, et takistada teise riigi sõidukite oma territooriumi kohale tulekut. Õigustatud on küll nõudmine, et piiri äärseist keelatud maaaladest üle ei lennata. Paljud maad on ära määranud nende piiri ületamiseks teatud kohad ja nad nõuavad, et õhusõiduk peab maanduma kõige ligemas tollisadamas. Ka keelatakse, et välismaa riikkondsusesse kuuluv lennuk võtaks oma kätte reisijate või kauba veo sisemaal kahe punkti vahel. See nõue on sarnane mereõigusele.<sup>5)</sup>

Ka Eesti Õhusõiduseaduses on need kitsendused §8. väljendatud: "Õhusõidukid, mis üle Eesti piiride sisse ja välja lendavad, peavad sisse- ja väljalennul maanduma või tõusma selleks määratud lennujaamades. Üle piiri lendamine peab toimuma, välja arvatud hädajuhud, üldiselt selleks ettenähtud kohal ning kõrgusel, missugused määratakse kindlaks Teedeministri poolt kokkuleppel Majandus-, Sise- ja Kaitseministriga."

Erilisi kitsendusi teevad riigid oma seadusandlustes välisriigi tolli, piirivalve ja politsei õhusõidukeile, mis väljendub ka meie Õhusõiduseaduse §3.: "Välisriigi tolli, piirivalve ja politsei õhusõidukid võivad üle Eesti

territooriumi lennata, sela maanduda ja viibida ainult siis, kui neil on selleks Siseministri poolt välja antud eriluba, välja arvatud juhud, kui vastavate maadega sõlmitud erikokkulepete järgi on loa andmiseks ette nähtud teissugune kord."<sup>7)</sup>

Nagu eelnevast nähtub on konventsioonide ja kokkulepetega võimaldatud läbistada õhusõidukeil teie riigi territooriumil asuvat õhuruumi, kuid seal juures säilitavad riigid täieliku suveräänsuse oma territooriumi kohal asuva õhuruumi kohta.

4. K a s k õ i k õ h u s õ i d u k i d o n  
k õ l v u l i s e d r i i k k o n d s u s t o m a m a .

Laevad ja õhusõidukid evisid riikkondsusesse kuuluvuse tõttu kaua erilist staatust, sest et teooria räägib, et vallas asjad evivad tähendust omandusobjektina kuid nad ei või evida riikkondsust.

Ka rahvusvahelise raudteeliiklemise ja jõuvankrite ühenduse tekkimisega ei muutunud siin olukord. Autod kannavad küll teatud liiki riikide märke äratundmiseks. Rahvusvahelises autokonventsioonis 1909.a. räägiti autode riikkondsusest, kuid sel ple midagi ühist laevade ja õhusõidukite riikkondsusega. See puutub ainult autode eraldamise võimulisse poliitilistel kaalutlustel. Jõuvankrid ei ole oma kodumaa õiguse kandjad, vaid nad on alluvad viibimiskoha õigusele nagu raudteevagunid.

Õhusõidukite tekkimisega püüti nende seisundit korraldada olemasolevate reeglite järele ja otsiti analoogiat.

Oli võimalus õhusõidukeid sarnastada harilikku-  
dele vallasasjadele ja neid nagu autosid ainult eraldusmärgiga varustada, või nende sei-

sundit võis sarnastada laevadele ja neid varustada riikkondsusega. Enne kui asi lahendati tekkis palju vaidlusi õhusõiduki riikkondsusesse kuulumise vajaduse üle. Mereõiguse eeskuju pääsis siiski mõjule ja õhusõidukid arvati riikkondsusesse kuuluvaiks. Sellele tuli veel kasuks see, et teadus õhuruumi nagu ulgumerd eksterritoriaalseks kuulutas.

Õhusõidukite riikkondsuse areng on sõltuvalt mitmesugustest teooriatest õhuruumi kohta. Fauchille teooria õhuruumi vabadusest (ka riigi territooriumi kohal) tekitas arusaadavalt riikide julgeoleku seisukohalt vasturääkimist ja sellele vastukaaluks püstitati õhuruumi riikidele kuuluvate teooria, Nende kahe vahel asub lepitavalt õhusõidukite teooria, mis õhuruumi teatud kõrgusest alates vabaks tunnistab. Sõjas pääses võidule teooria, mis tunnistab õhuruumi riigi territooriumi kohal talle kuuluvaks. Siiski on õhuruum teatud eeldustel välismaalistele õhusõidukitele liiklemiseks vaba. Vaatamata teooriate vastuolule jälgis teadus Fauchilli seisukohta, juba alates enne sõda, mis väidab õhusõiduki riikkondsusesse kuuluvuse vajadust. Põhjendati seda nõrga sidemega, mis on riigi ja ülelendava õhusõiduki vahel ja ka vajadusega ulgumerel viibivat õhusõidukit allutada seadusele. Selletõttu leiti, et on otstarbekas õhusõidukeile anda riikkondsus vastavalt laevadele. "Comite" kokkutulekul Parisis 1911.a. ja Prahis 1922.a, "Institut" istungitel Madridis 1911 ja rahvusvahelisel Õhusõidukite Konverentsil Parisis 1911.a. otsustati õhusõidukite riikkondsusesse kuuluvuse kasuks. Kuid see vaatekoht omas vastaseid. Madridis istungil astusid Meili ja Pillet õhusõidukite riikkondsuse vastu välja ja seletasid, et erallusmürgist nagu autodel piisavat. Kuid nende seisukoht ei saanud mõõduandvaks. Blache ütles mõõduandvaks teha õhu-

õiduki suurust ja ainult suurtele anda riikkondsust. Hameli arvab, et riikkondsus pole ilmtingimata nõutav, kuid ta nõustub tema tähtsusega positiivõiguslikult. "Comite" kongressil Pariisi Tšechi kõrgema kohtu president Divald asus eitavale seisukohale õhusõidukite riikkondsuse suhtes ja arvas, et eraldusmärgist piisab.

Tähtsust omab ainult jaotus era ja riigi õhusõidukite suhtes. Kuid mitte riikkondsuse suhtes, vaid nende õiguste suhtes. Riikkondsusse kuulumise eeldused on erinevad, olenedes kas on tegu era või riigi õhusõidukiga. Riigi õhusõidukiteks loetakse sõjaväe, tolli ja politsei õhusõidukid, kuna teised riigi õhusõidukid, mida riik ei kasuta avalikõiguslikkudeks otstarveteks, loetakse era õhusõidukiteks.

Riikkondsuse suhtes omab tähtsust õhusõidukite jaotamine era ja riigi omadeks, nii nagu mereõiguses, mitte üksnes jaotus eraisikuile ja riigile kuuluvuses, vaid avaliku või era ülesande järele milleks õhusõidukit kasutatakse. 8/

Riikkondsuse väljendusvormiks on eraldusmärgi kandmise õigus.

Eraldusmärgiõiguse (lipuõiguse) täpse definitsiooni puudumine riikide rahvusvahelistes kui ka mere ja õhu-

õiguse õpperaamatutes sunnib meid andma selle mõiste määrangu ja teda piiritlema teiste rahvusvaheliste suguluu valdkondade suhtes. Tihti puudutatakse eraldusmärgiõigust koos teiste küsimustega.

Rahvusvaheline eraldusmärgiõigus on normide sisu miialele õhusõiduki riikkondsus ja eraldusmärgi kasutamine rahvusvahelises õhuliikluses objektiks on. Sellest järeldub, et raskuspunktiks on siin sõiduki riikkondsus. Eraldusmärgiõigus on õigus kanda oma riigi eraldusmärki see on järeldus, mis on tingitud õhusõiduki riikkondsusest.

Täpselt võttes põhjeneb eraldusmärgiõigus kahel aktil, nimelt riikkondsuse saamise aktil ja õigus kanda selle riigi eraldusmärki, ehkki paistab üksikute maade seadustest nagu oleks viimane õigus loomulik järg esimesest.

Tähtsam mõlemist on riikkondsus, kuna eraldusmärk seda ainult väliselt tähistab. Rahvusvahelise õiguse vaadeldes seda küsimust peame vaatama riikkondsusele kui asja sisule. Selle riikkondsuse tähtsusega eraldusmärgiõiguse suhtes seletubki selle küsimuse tähtsus ka õhuõiguse kohta kuna ainult eraldusmärk lennuki juures tänapäev ei oma just suurt tähtsust.

Rahvusvahelises õiguses eraldusmärgiõiguses huvitab meid eraldusmärki kui riikkondsuse tunnus.

Nagu üldiselt rahvusvahelises õiguses tuleb siin vahet teha õiguslikus seisundis raha ja sõja ajal.

9/

5. K A S õ h u s õ i d u k i d p e a v a d r a h v u s v a h e l i s e õ i g u s e p õ h j a l r i i k k o n d s u s t o m a m a .

Pariisi Konventsioon tunnustab riikide suverään-

sust nende territooriumi kohal asuva õhuruumi kohta. Vaba on õhuruum ainult ulgumere ja mitte keelegi valitsuse alla kuuluvate maaalade kohal.

Et õhusõidukeile omistataks riikkondsust nagu laevadele, siis on see seletatav sellega, et see on alguse saanud ajast kus veel vaieldi riikide suveräänsuse üle õhuruumi kohta. Nüüd kus võistlus kolme teooria vahel, suveräänsuse, õhuruumi vabaduse ja tsoonide teooria vahel on lõppenud esimese võiduga, peetakse ikka kinni õhusõiduki riikkondsusest. Kuid ta pole sama mis laevade juures. Spaighti arvates on see ainult tingitud natsionaalsus, mis pääseb maksvusele ainult teatud juhtudel, näit. kui õhusõiduk lendab ulgumere kohal. 10)

Õhusõidukid peavad igal juhul rahvusvahelise õiguse järgi riikkondsust evima, et neil oleks võimalik osavõtta rahvusvahelisest ja sisemisest liiklemisest. Õhuõiguses on see norm kergemini kindlaks tehtav kui mereõiguses. Mereõiguse tavanormidest lähtudes võetakse see norm rahvusvahelisesse lepetesse õhusõidu alal. Pariisi konventsioonis on see reegel kaudselt artikkel 5 ~~≠~~ 11, aga eriti art. 10. toonitatud. Selle konventsiooniga mitteühinenud võimude kohta on see norm maksev paljude erikokkulepete põhjal. Sest tugenedes suveräänsusele õhuruumi üle oma territooriumi kohal võib riik keelata ülelendu oma territooriumilt seda võimaldades ainult temaga kokkuleppe sõlminud riikidele. Sellega garanteeritakse korraldatud õhusõitu. Nimetatud lepetes määratakse sõidukite riikkondsus ja siis lubatakse neile teise poole territooriumilt üle lennata. Sellest järeldub, et rahvusvahelises liiklemises vajab iga õhusõiduk riikkondsust. See avaldub ka natsionaal seadustes, millega riikkondsust nõutakse ja normeeritakse. 11)

Pariisi Konventsiooni art. 10. on nõutud, et iga

õhuliiklusest osavõttev sõiduk peab omama eraldusmärki, mille eeltingimuseks on riikkondsuse omamine. Ehkki konventsioon ei esita kindlat määrust siiski järeldub see art 5,6,10,11,19. <sup>12)</sup>

6. Kas kõik riigid võivad oma riikkondsust õhusõidukitele anda.

Kui on kindlaks tehtud millised õhusõidukid võivad olla riikkondsuse kandjaiks tuleb selgeks teha missugused riigid võivad riikkondsust anda s.o. kas kõikide riikide märgid rahvusvahelises õiguses tunnustust leiavad. Kas võivad vähem tsiviliseeritud ja oma suveräänsuses piiratud riigid anda välja oma riikkondsust ja kas seda rahvusvaheliselt tunnustatakse.

Tsivilisatsiooni määr ei saa tänapäeval olla enam aluseks sellejuures kas rahvusvahelises elus tunnustatakse selle riigi poolt antud riikkondsust või mitte. Sarnane vaatekoht nagu teda kirjanduses on käsitatud peab kõrvale jääma, sest ta on ebatäpne ja viib segadusse. Aluseks siin saab olla nagu kõikides rahvusvahelistes õigustes ja kohustustes, kas riik on rahvusvahelise õiguse subjektiks.

Nõnda arvab Mueller õigusega, et on riik vastu võetud riikide ühiskonda, järgneb sellest, arvestades rahvaste üheõiguslusust, et ta olenemata oma kultuuri astmest, kõiki rahvusvaheliselt lubatud riigi akte teha võib, ühesarvatud midagi ka õhusõidukitele riikkondsuse andmine. Rahvusvahelise õiguse tavade kohaselt peavad kõik teised riigid seda riikkondsust tunnustama, vaatamata selle riigi kultuurastmele. Tänapäev ei tohiks see küsimus enam raskusi tekitada, kuna maakera jagamisega enam ebakultuurseid rahvaid ei ole, kes ei oleks rahvusvahelise õiguse tunnustatud subjektid või kes ei kuuluks kolooniana mõnele kultuurriigile.

Raskem on küsimus, millal võib piiratud suveräänsusega riik anda oma riikkondsust oma kodaniku sõidukeile.

Mueller lähtub vaatekohast, et iga õhusõiduk peab riikkondsust evima. Julgeoleku ja valve teostamise mõttes ei või õhusõiduk mitte ükskõik millisele riigile, vaid ainult rahvusvaheliselt tunnustatud riigile kuuluda, et rahvusvahelistest õigustest ja kohustusest osa saada. Ainult üks tunnustatud riik saab tagada teistele õiguse ja korrapärase liiklemise, kuna ta vastutab õhusõiduki eest ja sellel leiduvad isikud vastutusele võtab. Ainult riigid, mitte aga provintsid, kogukonnad, kantonid ja kolooniad või osariigid, on õigustatud väljaandma kodakondsuse märki. Õhusõidukeile ja neid rahvusvahelisest liiklemisest osavõtta laskma.

Riikidele sarnanevad ühiskonnad, kes on seotud teise riigiga nii et nad on õigusvõimelised, mitte aga teovõimelised, või on piiratud teovõimega, omavad riikkondsuse andmise õiguse oma alamate õhusõidukeile vastavalt oma iseseisvuse astmele. Sealjuures tuleb eraldada kordineeritud ja subordineeritud riike. Subordinatsiooni vahekorra juures tuleb eraldada alluva sõltuvuse mitmesuguseid astmeid, mille aluseks on ta tegevusvabaduse suurus. Selletõttu ei saa püstitada üldisi reegleid, palju enam oleneb see ülemisest riigist, kas alluv riik on õigustatud riikkondsust andam või on ta tegevusvabadus ka siin piiratud.

Inglise ilariigi paljudel osadel samuti ka Prantsusmaa Põhja Aafrika protektoraatidel on õigus anda oma kodanikkude õhusõidukeile riikkondsust, samuti on see õigus Inglismaa ennastvalitsevatel kolooniatel, kes omavad valitsust nagu Kanada, Uusmeremaa, Lõuna Aafrika, Austraalia, India ja mandaatmaad Palestiina ja Mesopotaamia. Prantsusmaa protektoraadid

Marokko, Tunisa, siis veel Panama ja Kuba, evivad õigust anda riikkondsust õhusõidukeile.

Riikide ühenduste juures on võimalikud suuremalt osalt ainult individuaalsed lahendused. On mõeldav, et osariik võib anda riikkondsust.

Reaalunioonide ja liitriidide juures ei oma liitriigid seda õigust. Personaalunioonis on see õigus üksikuil riikidel olemas.

Kas rahvasteliidul on õigus anda õhusõidukeile rahvusvahelise tähtsusega ülesannete jaoks õhusõidumärgiõigust, tingimusel, et need lennukid ei oma ühegi riigi riikkondsust, vaid kuuluvad ainult rahvaste=liidule, ei ole positiivse rahvusvaheliseõiguse asi, vaid poliitilise otstarbekuse asi, mida rahvasteliit alati on võimeline otsustama. Kui sarnane otsus tehakse, mis vähe tõenäoline on, siis peaks, toetudes rahvusvahelisele õigusele, õhusõidukite rahvasteliidule kuuluvus samuti kui natsionaalne kuuluvus ~~XXXXXX~~ teiste riikide poolt tunnustust leidma.

13)

tuse

## 7. R I I k k o n d s u s e t a g a j ä r j e d .

Riikkondsusetuse vältimiseks rahvusvahelisi lepeid ei ole ja siin tuleb toetuda rahvusvahelise õiguse üldistele põhimõtetele. Riikkondsusetust õhusõidukite juures vältitakse sellega, et sepinguosalisel, toetudes oma suveräänsusele õhuruumi üle oma maa piirides, võivad keelata mittelepinguosaliste riikide sõidukite ülelennu oma territooriumist. Et õhusõit toimub peamiselt maapinna kohal ja ka merest ülelendamisel ei saa vältida osalist ülelendu maaosadest, siis selle reeglina on küllaldaselt kindlustatud et iga õhusõiduk

14)

omaks riikkondsuse.

Õhusõidukite riikkondsusetuse puuduseid arvustatakse kirjanduses erinevalt. Selle JUures kasutatakse peamiselt rahvusvahelise õiguse põhimõtteid.

Orotolani arvates tuleb riikkondsuseta laeva käsitsitada sarnaselt piraatidega.

Stoerk näeb selles õigusvastast käitumist.

Neumeyer kahtlustlustab mereröövis, samuti sarnas-  
tab ka Fauchill riikkondsuseta laeva piraatidega.

Muelleri arvates on riikkondsusetus ainult üks tunnus mere või õhu rööviks, millest üksi ei piis röövi tõestuseks.

Muelleriga võib arvata, et puuduva riikkondsuse tulemuseks on, et õhusõiduk ühegi riigi kaitse all ei seisa ja ka mitte kui ühe kodaniku omand võõraste kallaletungide vastu kaitset ei leia.

Huvitav on Suur Britannia õigus, mille järgi võib riikkondsuseta õhusõidukeid olla. Mis puutub nende kohustustesse, koheldakse neid kui sisemaa õhusõidukeid.

15)

## 8. Õ H U S Õ I D U K I T E r i i k k o n d s u s e e e l d u s e d.

Natsionaalne ja rahvusvaheline seadusandlus, mis puudutab õhusõidukite riikkondsust on vastandina mereõigusele ühtlasem. Ta on peamiselt ilmasõjale järgnenud aastakümne saavutis. Sisemaaline õhusõiduki konstruktsioon ja sisemaalisele mõnda tüüpi kuulumine ei võetud aluseks õhusõiduki riikkondsuse määramisel. Erinedes mereõigusest, omab mõõduandvat tähtsust sõiduki omanikkude riikkondsusesse kuulumine sõiduki riik-

kondsusse omandamisel. Siia seltsivad eeskirjad sõiduki korra kohaselt registreerimise kohta. Nagu laevadel, nii ka õhusõidukeil on kahtsuguseid tingimusi täita, et omada natsionaalsust: peavad esinema materjaalsed eeldused omanikus, et vormiliste nõuete täitmise läbi saada kodakondsust.

Missugused peavad olema need eeldused, selle küsimuse üle vaieldi kirjanduses ja teaduses juba enne sõda. Ammu enne kui siigid hakkasid seda positsiooni õigusega korraldama. Sellejärgi kui õhusõidukid tunnistati riikkondsuse võime- liseks nagu laevadki, töötati välja mitmesugused ettepanekud eelduste kohta, mis oleks aluseks riikkondsuse andmisel. Areng algab omanikkude printsiiibi ja imatrikulatsiooni printsiiibi vahelise võistlusega. Omanikkude printsiiibi pooldajad tahtsid omanikkude riikkondsust teha sõltuvaks sõiduki riikkondsust, kuna immatrikulatsiooni printsiiibi pooldajad tahtsid õhusõiduki riikkondsust selle järgi määrata, missuguse riigi registrisse sõiduk on sisse kantud. Madridis 1911.a. otsustati immatrikulatsiooni printsiiibi kasuks, kuna suurem hulk rahvusvahelisi õpetusi seda pooldas. Pariisi kongressil 1911.a. pooldati aga omaniku printsiiipi ja immatrikuleerimis printsiiipi pooldajad ei suutnud siin mõjule pääseda. Praga kongressil 1922.a. pooldati jällegi immatrikulatsiooni printsiiipi. Peale nende kahe printsiiibi, mille ümber vaidlus keerles, esitati veel teisi tugipunkte. Nii pidi sõiduki ehituskoht riikkondsusele mõõduandev olema, siis veel omaniku asukoht, ehk ka õhusõiduki asukoht või kodusadam. Prantsusmaal tahtsid 21.nov.1911 ja 17.dets. 1913.a dekreetide järgi prantslased kui ka Prantsusmaal alaliselt asukota omavad välismaalased omada õhulaevu prantsuse kodakondsuse märgiga. Positiivõiguslikult avaldub siin domitsiipi printsiiip. 16)

a) Vormilised eeldused.

Põhjalik seadustega normeerimine tekkis alles päale sõda. Põhjapanevaks nii riikide iseseadusandluses, kui ka rahvusvahesistes lepetes sai Pariisi konventsioon 1919.a. See kirjutab temaga liitunud riikidele ette eeldused nende seadusandluseks, mis puutuvad õhusõidukite riikkondsusesse. Art.6. Pariisi konventsioonist nõuab õhusõiduki registrisse kandmist riigis, kelle riikkondsuse ta omab. Art. 7. Pariisi konventsioonis algkujul sisaldas materiaalsed eeldused, millele tugeneb sissekandmine. Registreerimine oli võimalik ainult siis, kui sõiduki omanik on riigi kodakondsuses või kui omanikuks on selts, kes on tunnustatud sisemaise õiguse alusel õigussubjektiks ja kelle esimees ja 2/3 liikmeist on riigi kodakondsuses. Mis puutub seltsingutesse, siis võivad kõik riigid ise veel nõudeid nende kohta püstitada. Pariisi konventsioon 1919.a. seab immatrikulatsiooni printsiibi omaniku printsiibiga, kuna vormilise nõudena esineb sissekandmine ja selle materjaalse eeldusena esineb omanikkude riikkondsusesse kuuluvus. Sissekande printsiip pole aga puhtal kujul Pariisi konventsioonis 1919.a. võidule pääsenud.

Ennesõjaaegne võistlus kahe printsiibi (immatrikulatsiooni ja omaniku printsiip) vahel avaldab mõnes suhtes üksteisest möödarääkimise muljet, kuna ühed asetavad materiaalsed, teised formaalsed eeldused esiplaanile.

Tänapäeval on mõlema printsiibi seotavus kõigi riikide seadusandluses aset leidnud. Kõikide riikide seadused näevad ette õhusõiduki sissekandmist natsionaalregistrisse.

Pariisi konventsioon = ehkki kõik riigid pole temaga ühinenud - on põhjustanud õiguse ühtluse sel alal. Art. 5. põhjal võivad konventsiooniga ühinenud riigid teiste, mittelepinguosaliste riikide õhusõidukeid üle oma territooriumi

lennata lasta, kui nad nendega on sõlminud samalaadseid eri kokkuleppeid. Kõigis neis kahepoolsetes lepetes on immatrikulatsiooni printsiip maksev, sest neis leidub kõigis tüüpiline klausel, et ainult neid teise riigi õhusõidukeid lastakse liiklemisest osa võtta, mis selle teise riigi registrisse on kantud. Õhusõiduki sissekandmine, kui formaalõiguslik eeldus on Pariisi konventsiooni ja eralepete tõttu muutunud rahvusvahelise õiguse normiks.<sup>17)</sup>

Pariisi Konventsiooni 1919.a. art. 6. kohaselt peab õhusõiduk omama selle riigi kodakondsust, millesseta on sissekantud.

Registrisse sissekanne ja registrimise tunnus peavad sisaldama õhusõiduki kirjelduse ja numbrilise või mõne teise eraldusmärgi, mida talle on annud ta ehitaja. Veel peab registrisse ja registri tunnistusse kandma õhusõiduki kodusada, terve nimi, riikkondsus ja omaniku elukoht ja registrimise kuupäev. Need nõuded on vastuvõetud Pariisi konventsioonis kõikide konventsiooniga ühinenud riikide poolt.

Art. 8. kohaselt ei või ükski õhusõiduk olla registreeritud rohkem kui ühes riigis.

Art. 9. kohaselt vahetavad riigid igas kuus oma registrite sissekannete ära kirju, samal ajal nad saavad selle informatsiooni ka Pariisi Rahvusvahelisele Õhusõidu Komiteele.

Lepinguosalised kohustuvad, et nende õhusõidukid rahvusvahelises liikluses kannaks riikkondsuse ja registri märki (vastav konventsioon lisale A) ja et kõik õhusõidukid kannaks metall plaati omaniku nime ja asukohaga ja registratsiooni riikkondsuse märki.

Ex lib. univ. Tart.

Praegu Pariisi Konventsiooni art. 9. järgi võib riik avada oma registrit ka teistele kui oma kodanikkudele. Inglise õigus vaatleb õhusõidukeid, kelle kõik omanikud on inglise riigi kodanikud, vaatamata selle sõiduki sissekandmi-

sele mõne teise maa registrisse, kui inglise õhusõidukit.

Ka kohandab inglise õigus tema seadusandluse piires riikkondsuseta sõidukite kohta samu norme, mis omamaa sõidukite kohta: Consolidated Order NO. 1508 of 1923. Art. 2.

18)

kohaselt.

Õhusõidukite register on avalik. Muutusest õhusõiduki omanikkudes ehk juhul kui registreeritud õhusõiduki omanik või seda omav seltsing ei vasta enam nõuetavatele tingimustele, siis peab registreeritud omanik sellest teatama. Neil põhjustel kaotab registratsioon ja registrimis tunnistus oma maksvuse, alates omanikkude vahetuse päevast või sellest ajast, mil tingimused omanikkude kohta ei olnud enam täidetud.

Kui registreeritud õhusõiduk on purunenud või täielikult kõrvaldatud liiklusest, siis peab registreeritud omanik sellest teatama nii ruttu kui võimalik. Selle põhjal siis kaotavad jõu registratsioon ja registrimise tunnistus alates teatamise päevast.

Inglise õiguse kohaselt võib riigisekretär võtta ära või kinnipidada registreerimise tunnistust, kui mõni inglise kodanik on tunnustatud kompetentse kohtu poolt süüdi eksimises Pariisi konventsiooniga ühinenud riikide vastu.

19)

Register aitab sõiduki riikkondsust võja kui ka rahu ajal kindlaks määrata ja omab selle läbi suurt tähtsust. 20)

Õhusõiduõigus on õigusteaduse noormaid harusid. Kõik riikide vahelised lepped ja siseriiklikud seadused, mis puutuvad õhuõigust on viimase veerandaastasaja vältel sündinud. Sellest hoolimata on rahvusvahelises õiguses mõned kindlad normid selle ala kohta.

Riigi ja erasõidukite mõiste määratakse sarnaselt mere õigusele. (Kaubanduslipp, mida tarvitatakse on suuremalt osalt identne natsionaalliipuga)

Peagu kõik seadused ja riikidevahelised lepped nõuavad õhuõiguse kujunemise algusest päale, iga õhusõiduki kohta teatud kindlat eraldusmärki, mille läbi tema kuuluvust võib ära tunda. Iga riik peab teadma kas temast ülelendavad õhusõidukid omavad tema või mõne välisriigi riikkondsust. Et õhusõidukil on rohkem võimalust mõju avaldada riigile kui mõnel laeval, on see nõue eriti tungiv sõja ajal.

Tänapäeval võib järgmist lauset kui rahvusvahelise õiguse üldist normi vaadelda: Iga õhusõiduk peab kandma riikkondsuse tunnusmärki selgesti äratuntaval viisil. Pariisi konventsiooni art. 10. näeb ette selle nõudmise. Selle kohaselt peab iga lepinguosalise õhusõiduk oma riikkondsuse tunnuseks kandma konventsiooni poolt määratud üht suurt rooma tähte. Päale selle konventsiooniga ühinenud riikide leidub teistes riikidevahelistes lepetes ja ka riikide seadustes nõudeid eraldusmärkide kohta. Sellega oleks ka tõestatud selle rahvusvahelise normi olemasolu.

See ühtlane korraldamine on väga tervitatav õhuliiklemise ja ka ülelendatavate riikide julgeoleku suhtes.

Enne Pariisi konventsiooni valitses kirjanduses ja ka praksises ebaühtlus eraldusmärkide suhtes.

Fauchilli arvates oleks riigid pidanud kokkuleppima omavahel eraldusmärgi kuju suhtes, kuna ainult märgi kuju järgi on võimalik sõidukit õhus tunda. Siiski ka enne sõda pooldati juba eraldusmärgina ühte tähte.

Kas on eraldusmärgi õiguslik iseloom erinev riigilipust?

Everling, kes seda arvab, väidab, et lipp olla ainult väljaspool riigi piire eraldusmärgiks, kuna ta - nagu ütleb Binding "riigivõimu piltlikult esitada tahab."

Everling ütleb : " Kuna lipp on rohkem kui eraldusmärk, sellepärast on nii sõja kui rahu ajal sobiv õhusõidukitele lipuõigus. "

Seda vahetegemist kahe riikkondsust tõestava märgi juures peab rahvusvahelise õiguse seisukohalt võttes kõrvale jätma.

Muidugi äratab riigilipp meis tugevamaid isamaalisi tundeid, kui üks harilik täht õhulaeva küljel või lennuki kandepinnal. Aga kas see on põhjuseks, et sarnast märki lipuga mitte ühele tasemele asetada? Muidugi mitte.

Kõik , mis Everling ütleb lipu kohta, maksab ka hariliku riikkondsuse märgi kohta. Ta on eraldusmärk, nagu lippki, kui ta on riigivõimu poolt selleks tunnustatud. Nagu laevade juures pole veel eraldusmärk üksi riikkondsuse tunnuseks, vaid selleks on registreerimistunnistus.

Pariisi konventsiooni ja ka teiste riikide vaheliste lepete kohaselt nõuab nõutakse igalt õhusõidukilt registreerimistunnistuse kaasaskandmist. Ajast pääle, mil hakati tegelema õhuõigusega on see nõue rahvusvahelise õiguse ühinguks, kui ka kirjanduses esinenud.

Tänapäeval ei eralda rahvusvaheline õigus riigi ja era sõidukite eraldusmärke. See on tähelepanuäratav kuna varemalt rahvusvahelised lepped õhusõidu kohta seda nõudsid. Kuna aga tänapäeval Pariisi konventsioon ega riikidevahelised lepped seda ei nõua, siis on siin nagu laevadegi juures igale

riigile jäetud õigus riigi - eriti sõja õhusõidukeile - määrata erinevat eraldusmärki.

Sellaseid allikaid, mille põhjal saab tõestada alati õhusõiduki riikkondsust, ei ole, kuna riigi õhusõidukid kuuluvad konventsiooni normide alla ainult siis, kui nad pole ei tolli, politsei ega sõjaväe lennukid. Nende korraldamine kuulub riigile. Riikide seadused erinevad siin. Mõned maad registreerivad ka riigi õhusõidukeid. Nendes maades on riigi õhusõidukid nagu era sõidukidki registreerimisetunnistusega. 21)

Märgid mida õhusõidukid kannavad peavad olema sarnast värvi, et nad tagapõhjal välja paistavad ja et neid saaks eraldada selges õhus teatud vahemaa tagant. 22)

Eraldusmärgi suhtes peab ütleva, et Pariisi konventsiooniga ühinenud riikidele s.o. suuremale osale riikidele on eraldusmärgid konventsiooniga ette kirjutatud ja riigid pole vabad nende valikul. 23)

Pariisi Konventsiooni art. 19. näeb ette dokumendid, mis rahvusvahelisest õhusõidust osavõtval lennukil kaasas peavad olema:

1. Registreerimistunnistus vastavalt lisale A.
2. Õhukõlvulisuse tunnistus vastavalt lisale B.
3. Juhi, lendurite ja meeskonna kutsetunnistused ja lennukite load vastavalt lisale E.
4. Sõitjate nimekiri, kui lennuk veab reisijaid.
5. Konossamendid ja deklaratsioonid, kui lennuk veab kaupa.
6. Õhusõiduki päevaraamat vastavalt lisale C.
7. Kui õhusõiduk on varustatud raadioaparaadiga, siis art. 14. ettenähtud luba.

Pariisi konventsiooni kohaselt tuleb õhusõiduki päevaraamatut alal hoida 2 aastat pääle viimast sissekannet.

Selleks volitatud isik võib nõuda õhusõiduki päevaraamatu esitamist.

Õhusõiduki startimisel või maandumisel selle maa võimud võivad kontrollida õhusõiduki pabereid. 24)

Üksikute riikide siseseadusandlus on riikkondsuse saamise teinud sõltuvaks registreerimisest. Sissekandele järgneb õhuliiklemisest osavõtta laskmine pääle seda kui ta õhusõidu kõlvuliseks on tunnustatud. Oma iseloomult on see poliitiline vahend, et kindlustada õhuliikluse julgeolekut. Sõiduluba antakse välja sõiduki kõlvulikkuse korral ja see peab alati õhusõidukiga kaasas olema.

Sissekanne ja liiklusesse laskmine järgnevad paljude seaduste järgi. Üksteise kõrval mõlemad moodustavad eelduse, et masin võib käiku minna. Paljude seadusandluste järele on siiski, et sõidukõlvulisus on registreerimise eeldus. Sel juhul sõidukõlvulisus astub teiste sissekandeeelduste juurde. 25)

Registreerimine üksi ei anna veel õigust õhusõidukile sõitu asumiseks. Õhusõiduk peab olma registreeritud ja peab kandma riikkondsuse ja registreerimise märki, mis on oma maa seadusandluse poolt ettekirjutatud. Ta peab olema tunnustatud peale selle õhukõlvuliseks oma riigi seaduse kohaselt. Alused ja tingimused, mille põhjal see tunnistus anti peavad kooskõlas olema Pariisi konventsiooni art. 3-ga.

Õhusõiduki personaal peab arvult ja oma omadustelt vastama ta koduriigi seaduse poolt ettenähtud tingimustele ja peab varustatud olema tarviliku tunnistustega oma kompetentsuse kohta.

Õhusõiduk peab kaasas kandma oma kodumaa õiguse poolt nõutavad dokumendid ja päevaraamatu, mis on peetud iga

päeva kohta teatud vormis ja korras.

Inglise Õhu Navigatsioon Akt 1936.a. ütleb, et ükski õhusõiduk ei või lahkuda riigi territooriumilt ~~kuidu~~, kui tal pole pardal õhukõlvulisuse tunnistust. <sup>26)</sup>

Õhukõlvulisuse tunnistust ei pruugi kaasas kanda eriülesannetega ehk eriloaga lendavad sõidukid. <sup>27)</sup>

Igalt rahvusvahelisest liiklusest osavõtvalt õhusõidukilt nõutakse õhukõlvulisuse tunnistust. Pariisi konventsiooni art. II kohaselt ühe lepinguosalise poolt antud tunnistus peab tunnustust leidma teiste riikide poolt.

Art. 13. kohaselt see on üks peatingimusi, et õhusõiduk oleks oma maa seadusandluse järgi tunnustatud õhukõlvuliseks.

Kompetentne asutis võib teatud õhusõiduki tüüpi tunnustada õhukõlvuliseks. Sellejuures ta peab silmas sõiduki kavandit, materjaali ja ehitusviisi, kas taomab kõiki nõutavaid ja ettekirjutatud seadeldisi ja instrumente ja kas ta on sooritanud proovilennud.

Kui teatud tüüpi õhusõidukid on tunnustatud õhukõlvulisteks, siis vastav asutis üksikutele sõidukeile õhukõlvulisuse tunnistuse andmisel võrdleb neid põhitüüpidega ja nende vastavausel annab välja õhukõlvulisuse tunnistuse. Õhusõidukit registreeriv riik võib ka arvesse võtta teise riigi poolt välja antud õhukõlvulisuse tunnistust.

Õhukõlvulisuse tunnistus on tähtajaline ja temas on märgitud ta kestvuse aeg. Õhusõidukit on õigus kontrollida ja selle jagajärjel õhukõlvulisuse tunnistuse ära võtta kompetentne asutis.

Vastavatel asutistel on õigus, kui ta avalduste

Põhjal või muidu on teada saanud, et õhukõlbmatu sõiduk tahab lendu alustada, lasta oskureid kontrolli teostada sõiduki üle ja selle alusel ta võib keelata sõiduki teeleasumist, kuni õhukõlbmatuse põhjuste kõrvaldamiseni.

Iga isik, kes on selleks volitatud vastava võimu poolt võib takistada õhusõiduki teele asumist, kui ta saab teada, et õhusõiduk ei ole registreeritud või ei ole õhukõlblik, või ei oma tarvilikku personaali. Pariisi konventsiooniga ühinenud või mõne lepinguga seotud riigi riikkondsust mitte omava õhusõiduki startimine keelatakse samuti. Või kui ta veab sõjariistu ja moona rahvusvahelises liikluses või olles välismaa õhusõiduk, ta veab neid eelpoolnimetatud keelatud asju kahe riigis asuva punkti vahel, või mõnel teisel põhjusel, mis näitavad, et ta on kardetav maa peal asuvatele või lennukis olevatele isikutele.

Avalikõiguslikkudeks sõidukiteks loetakse õhusõidukid, mis tegutsevad avaliks huvides. Avalikõiguslikul otstarbel lendav sõiduk ei tohi muidu lennata, kui tapole 24 tundi enne leendu tunnustatud lendamiskõlvuliseks.

Järele vaatust teostav isik peab õhusõiduki kõlvulisuse kohta välja andma tunnistuse. Ärakirja sellest tunnistusest peab õhusõiduk oma päevaraamatusse kandama, kuni järgmise tunnistuse andmiseni ja tunnistuse algkirja peab omanik hoidma oma käes ja alalhoidma 6 kuud. Õhutranspordi alal on nõutav, et laadijad annaks välja laadimise lehe, millel on märgitud laetud kraam. Vastavad selleks määratud isikud vaatavad selle läbi, otsustades kas kõik on toimunud korra kohaselt ja ei ole tekkinud hädaohtu maal või lennukil asuvatele inimestele. Kui see on sündinud tuleb see leht saata omanikule, kes seda 6 kuud alles hoiab.

Tuleb kindlaks teha ka enne sõita, kas õhusõiduk on varustatud kõigi instrumentidega ja seadeldistega ja kas need on igati kohased lennuks. Samuti kas sõiduk on hästi ja hädaohutult laaditud ja sõiduki juhi väljavaade ei ole takistatud mõne asja läbi, mis pole lennuki osa.<sup>28)</sup>

b) Materjaalsed eeldused.

Vastandina sissekande printsiivile, mis on ühtlaselt omaks võetud rahvusvahelises õiguses nagu formaalne eeldus riikkondsuses ei suutnud ühtlane seadusandlus materjaal tingimuste kohta läbi lüüa. Küll on paljud riigid siseseadusandluses tunnustanud omanikkude printsiipi, aga erinevalt välja kujundanud. Kahepoolsetes erilepetes harilikult ei õelda midagi sissekande tingimuste kohta, vaid see jäätakse üksikute riikide hoolde. Alati esinevad vormelid, mis õiguspäraselt sissekantud on, sii siis võivad riigid ise otsustada, mis on õiguspärase sissekande eelduseks.

Pariisi konventsiooniga liitunud riigid olid veel hilja ajani neis eelduste määramises piiratud, kuna art. 7 algkujul seadis üles mõned väiksemad nõudmised sissekande eelduste kohta. Art. 7. nõudmine, et sõiduki omanik, kas füüsiline või juriidiline isik, oleks riigi kodakondsuses, käis vastu mõningate riikide huvidele ja juriidilise isiku riikkondsust määras iga riik erinevalt ja see põhjustas segadust. Art. 7. muudeti. Püsima jäi sissekande nõue, aga sissekande eeldused määrab iga riik ise. Sama seadusandlusevabadus jäätakse üksikutele riikidele ka "Panamerican Commercial Aviation Convention" art. 8., kuna aga "American Institute of International Law" a. 1926. on töötanud Pariisi konventsiooni järel

ja sisaldab ka selle art. 7 algkujul. Bustamente koodeks, mis võeti vastu Pan Ameerika konverentsil 20.vebr.1928.a. , sisaldab õhusõidukite riikkonduse vormilisi eeldusi ja sarnastab õhusõidukeid laevadega.

Pariisi konventsiooni art. 7. muutus on andnud riigile vabaduse ise määrata, mis eeldustel ta tahab ja talle kasulik on riikkondsust anda õhusõidukeile, see on samuti nagu mere õiguseski.

Väljaarvatud Pariisi Konventsiooni art. 7 ja mõningad kähepoolsed lepped, laseb rahvusvaheline õigus riigile ise määrata riikkondsuse materjaalsed eeldused. Need määrused, mis riik selle kohta annab jäävad riigi siseõiguseks ja ei muutu rahvusvaheliseks õiguseks.

Selle Pariisi konventsiooni uuele art. 7-le ja paljudele üksiklepetele tuleb omistada suurt rahvusvahelist tähtsust. Sest kui puuduksid need rahvusvahelised normid, siis küll iga riik määraks nagu praegugi oma õhusõidukite riikkondsust, kuid see oleks ainult kehtiv oma riigi jaoks. Et aga rahvusvahelise õiguse normid väljendavad otseselt riikide õigust kodakondsuse andmise tingimuste määramisel, siis sellega nad kohustuvad ka kõiki teisi riike ühe riigi poolt oma õhusõidukeile antud riikkondsust tunnustama ja arvestma. Nagu mere-õiguseski, nii ka õhuõiguses maksab rahvusvaheline lause: "Õhusõiduki riikkondsus moodustab selle maa seaduste järele, kelle märki õhusõiduk kannab." Iga riik peab selle järgi tunnustama õhusõiduki riikkondsust, kui see on omandatud vastava riigi seaduste kohaselt.

See on maksev vaid rahu ajal. Õhusõja kohta päle veel kindlaid norme välja töötatud. Arenema peaks need aga tihedas seoses mere sõja õigusega, niipalju kui tehnilised eri-

nevused seda lubavad. Otsustada sõjas õhusõiduki üle, kas ta on neutraalne või vaenulik, on lihtne ainult siis, kui omaniku riikkondsus ja sõiduki riikkondsus ühte langevad.<sup>29)</sup>

Pariisi konventsiooni art.7. nõuab, et omanik oleks sama riigi kodakondsusest. Suurem osa riike, kes seda küsimust on korraldanud on ühinenud selle seisukohaga.<sup>30)</sup>

Peagu ühiselt nõuavad riigid omanikkude kuuluvust registriiva riigi riikkondsusesse. Nii nagu formaalsete eelduste alal on üldiselt läbi lõõnud sissekande nõue, nii on materjaal-eelduse alal, ehkki mitte täielikult aga peagu, omanikkude riikkondsuse printsiip läbi lõõnud.

Domitsiili printsiibil: arvestamata riikkondsust, on ainult Argentiina, kuna ta nõuab, et kõik kauem kui 4 kuud Argentiinas viibivad õhulaevad tema registrisse kantaks.

Ainulaadne on üks eeskiri Mexikos, mille järgi pääle riigi kodanikkude ka välisriigi kodanikud mexiko õhusõidukeid võivad omada, kui nad kindlasti kohustuvad kõiki õhusõidukeid puutuvates õigussuhetes esinema riigi kodanikuga üheõiguslikult ja lõobuma oma riigi kaitsest, kui nad eksivad aga selle nõude vastu, siis kaotavad nad oma omandi õiguse õhusõidukitele.

Venemaal ei saa ükski olla õhusõiduki omanik, vaid põhimõtteliselt ainult riik.

Itaalia seadus nõuab omaniku riigi kodanikuks kuulumist, kuid lubab ka ühisomandi korral kuni poolt välismaalaste omandit.

Teistes riikides riikkondsustatakse ainult õhusõidukeid, mis täies ulatuses kuuluvad riigi kodanikkudele.

Saksas on ka tehtud järeldmine domitsiili printsiibile, mis on aga vastolus mõne sõlmitud lepinguga ja õhu-

sõidu seadusega. Nagu mereõiguses nii ka õhuõiguses on määrused juriidilise isiku määratluseks puudulikud. Mõnedes riikides ei tehta vahet juriidiliste isikute ja muidu asutiste või seltsingute vahel. Niisugused maad on Brasilia, Bulgaria, Mexiko, Tšiili, Inglismaa, Soome, Itaalia ja Portugal. Ka Pariisi konventsiooni art. 7 algkujul ei teinud seda vahet, oli vaid nõue, et seltsingu esimees ja 2/3 liikmeid omaks riigi riikkondsust. Hoolimata rahvusvahelise õiguse poolt jäetud vabadusest, materiaalseid eeldusi määrata, andis see seisukoht põhjust järelemõtlemiseks, kuidas võivad isikute koondised, kes ei oma juriidilise isikuna õiguse subjekti õigusi ega riikkondsuse õigust, nõuda riigilt riikkondsuse õigust, mis ei ripu neist ära. Sarnase seltsingu juures võib arvesse tulla ainult liikmete riikkondsus. Maade seadusandlused ei räägi ka sarnaste seltsingute riikkondsusest, vaid seavad tingimusi nende koostise kohta. Aga ka juriidiliste isikute juures pole otstarbekohane ainult nende riikkondsuse järele arvestada. Et see aga ainult ainult nende riikkondsusest oelneb maades, kus on nõutud omastiku riikkondsusesse kuuluvust, juriidilistest isikutest aga mööda on mindud, on selge.

Kui riigid püstitavad erilisi reegleid isikute koondistele, siis nõutakse kõikide või ühe osa komandiit või lahtise kaubaseltsi liikete selle riigi riikkondsusesse kuulumist. Kõikide liikete riikkondsust nõuavad Prantsusmaa, Norra, Poola, Ühendriigid, Ungari nõuab 2/3 osastiku riikkondsust. Samuti Belgia, kes pääle selle nõuab, et liiklemise peasisseade Belgias asuks.

Maades nagu Taani, Sveits, Soome ja Hispaania, kus räägitakse ainult juriidiliste isikute omandist, tuleb arvata, et teiste seltsingute liikmete kohta kasutakse üksikisiku kohta käivaid eeskirju, juhul, kui seaduses pole ette nähtud, et nende kohta tarvitatakse ka juriidilise isiku kohta käivaid määrusi. On aga inimeste koondis lahtine osatühisus, siis kasust peab kahtluse korral iga üksikliige täitma üksikomaniku kohustusi. 31)

Pariisi konventsiooni art. 7. algkujul ei tee vahet juriidiliste isikute ja seltsingute vahel. Pariisi konventsiooni mõju laseb end veel märgata selles, et sellega liitunud kui ka teised riigid on peagu kõik loobunud vabatahtlikult seltsingute juhatusliikmete kodakondsuse määramisest, millest oleneb õigus sisemaalisi õhusõidukeid omada. Igast tingimusest on loobunud Argentina, kuna ta seisab territoriaal printsiibi alusel ja omandi küsimus selletõttu oma tähtsuse kaotab. Muidu leiame praegu kõikjal, et ettevõtte peab omama asukoha siseriigis. Või mis umbes sama tähendab: ta peab olema korraldatud riigi sisemiste seaduste järgi.

Brasiilia õigus nõuab, et ettevõtted Brasiilias oleks korraldatud tema õiguse järgi, et nad oleks juhitud brasiilase poolt ja neis töötaks 1/3 brasiilia kapitali. Tšiili nõuab peale selle vee 2 juhatusliikme riikkondsust ja 2/3 sisemaa kapitali.

Tihti pääle esineb nõue, et 2/3 eestseisuse liikmetest ja kindlasti ka esimees omaks riigi riikkondsuse. See esineb Belgia, Bulgaria, Prantsuse, Inglise, Itaalia, Sveis, Hispaania ja Unari ja Ühendriikide õiguses. Juriidilise isiku sisemaise asukohaga piirduvad Saksa ja Danzig, kuna

komandiit ühingute juures on nõutav osa nikkude riikkondsus. Daanis ei jatku eestseisuse riikkondsusest, vaid need peavad ka Taanis alalist elukohta, omavad isikud olema, samuti on ka korraldatud Soomes, Rootsis ja Norras, kusjuures viimases nõutakse komandiit ühingute juures aktsionäride riikkondsust.

Jaapanis peavad komandiit aktsiaseltsi aktsionärid omama riikkondsust. Aktsiaühingute juures aga kõik eestseisuse liikmed.

Selle enamvähem kindla nõudega eestseisuse liikmete riikkondsuse kohta püütakse vältida võõraks muutumist. Mõnedes riikides taotletakse seda määrustega kapitali koostise kohta. Nii peab Tsilis 2/3 kapitalist riigikodanikkudele kuuluma. Poola selle vastu nõuab 2/3 korporatsiooni liikmete riikkondsust ja ühendriigid 51% hääleõiguslikkudest.

Ei ole kahtlust, et määrused, mis puutuvad sise-maalist kapitalijaotust on kohasemad võõraks muutumist paremini ära hoidma, kui need mis määravad isikute arvu, kes peavad omama vastava riigi riikkondsust, kuna siin on ikka mõõduandev kapital, mitte seltsingu arvuline koosseis.

Päris väljaspool seisab Venemaa. Siin valitses 1932. aastani kontsessiooni süsteem: üldiselt võib ainult riik olla vene õhusõidukite omanik, kuid teatud eeldustel antakse seltsingutele õigus vallata õhusõidukeid. Nii omasid selle õiguse 1924.a. antud määruse põhjal õhulaevastiku sõprade selts ja vabatahtliku õhulaevastiku selts. 27. apr 1932. a. õhukoodeksi kehtima hakkamisega omasid eo ipso ainult tsiviilõhulaevastiku peavalitsus ja talle alluvad organisatsioonid õiguse pidada õhusõidukeid. Teistele ettevõtetele ja välismaa seltsingutele on õigus anda seda õigust.

Argentiinas ei hoolita omandivahekorrast. Ter-

pritsiibi kohaselt kantakse registrisse ja omab riikkondsuse iga õhusõiduk, mis viibib Argentiinas üle nelja kuu, hoolimata sellest, kas ta välismaal on sissekantud või ei. Argentiina õigus läheb nii kaugemale, et ta loeb õhusõiduki poolt teises riigis omandatud riikkondsuse kusunuks, millega ta tahab vältida sõidukite kahekordset riikkondsust.

Rootsis ja Taanis on maksvusel omanikkude printsiip, kuid sellega on seotud kodusadama printsiip, kusjuures sisemaa kapitali nõude juurde seltsib nõue, et õhusõiduk omaks sisemaal kodusadamat, jillest alates õhusõit toimuks. Selle järeldusel on välismaal asuvatel rootslastel ja taanlastel võimalu olla õhusõiduki peremeheks. Neid ei saa kodumaa registrisse kanda õhusõiduki sisemaal asuva kodusadama puudumisel ja ka mitte välismaa registrisse nende puuduva kodakondsuse tõttu. Ainuke võimalus on asutada seltsing ja ka seda ainult piiratud arvus riikides, kus eeskirjad seltsingu kokkuseadmise kohta ei moodusta takistusi. Etised maad ei tunne kodusadama nõuet. Seaduste vaikimisest võib järeldada, et õhusõidukid võivad omada kodusadamat kas siseriigis või välismaal, ilam et see nende staatust mõjustaks.

Kas siis õhusõidukid välismaise kodusadamaga omavad oma riikkondsuse kodumaa asutiste kaudu või välisriigis asuvalt konsulilt või ametisikuilt. See on iga riigi sisemine asi ja on korraldatud otstarbekuse järgi. Neumeyer loeb seda lubamatuks, kuna see ulatuvat üle välisesinduste kombeõigusalikult kujunenud ülesannete. Niisugune kombeõigus rahvusvahelise õhuõiguse kohta ei ole gga kindlaks tehtav ja nii ei tohiks olla rahvusvahelise õiguse seisukohalt midagi selle konsulite õiguse vastu õhusõidukeile riikkondsust anda.

Teine küsimus on kas riik kelle territooriumil

on õhusõiduki kodusadam, seda oma suveräänsusega kooskõlalstas-  
tuks loeb, et tema valitsuse juurede akkrediteeritud välis-  
esindaja on õigustatud andma õhusõidukeile välismaist riik-  
kondsust tema territooriumil. 32)

Rahvusvaheliste määrust puudusel on riigil va-  
badus õhusõidukite registreerimist ja eriti liiklemisse lask-  
mist konsulite läbi oma ülemvõimu kui ka poliitilistel põhjustel  
keelata. Konsulite õiguste laiendust selle õhusõidukeile  
riikkondsuse andmise näol sallivad ainult kõrgemad riigid,  
nagu konsulaarõigustmõistmistki ja lipuõiguse andmist laevade-  
le Doonaul ja Hiina suurematel jõgedel.

Võrdlust mereõigusega, kus riikide praktikas  
lubatud laevadele lipuõigust anda konsulite kaudu ei saa siin  
tuua, sest need lipuõigust omandavad levad omavad sadamat  
oma kodumaal ja mitte välisriigis ja vastandina õhusõidukei-  
le liiguvad nad suuremalt osalt ulgumerel. 33)

## 9. Õ i g u s p o l i i t i k a.

Erinevate riikide poolt antud määrused riikkond-  
suse kohta on riigi siseõigus, niipalju kui nad puudutavad  
riikkondsuse materiaalseid eeldusi võivad riigid neid vabalt  
muuta ja ära jätta. Kuna ükski rahvusvaheline norm neile enam  
teatud tingimusi ei sea.

Pariisi konventsiooniga ühinenud riikidega ei  
olnud 1929. aastani lugu nii. Kuna materiaaletest tingimus-  
test olid õhusõiduki riikkondsuse saamise nõudmised art. 7.  
kindlaksmääratud paljudele riikidele. Selles eraldus õhuõigus  
märgatavalt mereõigusest, mis ei tunne rahvusvahelist materiaal-

õiguslikku tingimuste kindlaks määramist laevade riikkondsuse kohta. Pariisi konventsiooni art. 7. muutmisega on nüüd õhuõigus ja mereõigus sarnastele alustele viidud: iga riik määrab ise sõidukite riikkondsuse materiaalsed eeldused ja teised riigid peavad seda tunnustama. Seadused, mis enne olid Pariisi konventsiooniga ühinenud riikidele rahvusvahelisteks normideks on nüüd muutunud riigi siseseadusteks ja neid võib iga riik oma äranägemise järele muuta. Sest nagu mereõiguseski ei saa siin juttu olla et riikide seadusandlustes ühte satuvad normid moodustaks rahvusvahelise õiguse normid.

Üldine rahvusvaheline õigusnorm on ainult Pariisi konventsiooni uues art. 7-es ja ka konventsiooniga mitteühinenud riikide seadustes leiduv norm, et iga riik määrab materiaalsed õiguslikud eeldused riikkondsuse kohta suveräänselt.

Reformi katsetele, mis seda seisukohta rahvusvahelise ühtluse kasuks püüavad kõrvaldada, peaks vastu esitama samad kahtlused mis mereõiguseski: Riikide huvi tingib riikkondsustamise eelduste vaba määramise. Riikkondsuse kordkordust ja riikkondsusetust saab vältida selle läbi, et igal pool teistkordne sissekandmine või riikkondsuseta sõidukite liikimine keelatud on ilma et üldiselt riikide seadusandluste poolt püstitatud materiaalsed õiguslikud nõuded sõidukite riikkondsuse kohta puudutatud saaks.

Rahvusvaheline vaidlus omaniku printsiibi otstarbekuse üle ja tema asendamisega ühe sobivama määrusega ei kuulu õieti rahvusvahelisse õigusesse, vaid iga riigi siseseadusandluses. Üksikute riikide määruste revideerimine võib tulla kaalumisele. Ta on aga otsustatav ainult üksikute riikide huvide seisukohalt ja sellele ei saa kõikide riikide kohta ül-

diselt vastata. Suur osa teadlastest tänapäeval hakkab pool-  
dama kodusadama printsiipi. See omas juba enne positiivõi-  
guslikku korraldust omaniku printsiibi järgi enne sõda ar-  
vukaid poolehoidjaid. Tänapäev esindavad seda vaadet Saksas  
Neumeyer, Prantsuses <sup>Walter Kales registri</sup> Visscher ja Inglismaal Spight. Siin väi-  
detakse, et õhusõiduki üle valve teostamine tema õhukõlvuli-  
suse kohta tema kodusadamas tagab õhuliikluse julgeolekut, eri-  
ti kui seda valvet teostatakse kodusadama (kodumaa) asutiste  
poolt, ka siis kui välismaalane on lennuki omanik, sest kon-  
sulaar esitustel puudub juba puht tehniline võimalus korrali-  
ku kontrolli teostamiseks. ja kindlust tagavaks liikluse lask-  
miseks ning registrisse kandmiseks.

Loomulikult ei või aga nõuda, et näit. Lõuna Aaf-  
rika sakslane peaks oma õhusõidukit registreerima tulema Saksa-  
maale. Saksa konsuli poolt Lõuna Aafrikas registreerimine  
nõuaks aga tehnilist üleorganiseerumist konsulaarametis, mida  
aga saab vältida sellega, et õhusõiduk kantakse selle isiku  
asukoha maa registrisse.

Puhtal kujul on asukoha printsiip esitatud Argen-  
tiinas. Tšiilis maksis ennem ka erandjuhtudel asukoha seadus  
ja Saksas maksab ka 1930.a. alates asukoha seadus erijuhtude  
kohta. See ei olene õhusõiduki asukohast vaid omaniku alali-  
sest asukohast, kuid enamal juhtudel langevad mõlemad ühte.

Omaniku printsiibi pooldajad toonitavad oma  
printsiibi vastavust rahvuslikele huvidele, mida ei ra-  
hulda asukoha ja kodusadama printsiip. Nii olla riik poliiti-  
liselt huvitatud, et ta ei annaks oma riikkondsust ja selle-  
ga ühes kaitset võõrale kapitalile kuuluvatele õhusõidukeile.

Sõja puhul on igal riigil huvi, et ta õhusõidukid kuuluksid tema riigi kodanikkudele. Aga ka rahu ajal olla omanikkude printsiip riiklikust seisukohast eelistatavam. Kui näit. Prantsusmaal asuv inglane territoriaal printsiibi järgi võiks omada prantsuse riikkondsusega õhusõiduki, siis reisul Inglismaale, kui ta sattuks raskustesse, peaks Prantsuse konsulaaramet inglase kasuks inglise ametasutiste vastu välja astuma, mis iseendast on absurdne ja võib anda maad arusaamatustele.

Huvitav on selles suhtes Mehhiko seaduse art. 20, mis tahab raskusi vältida, sellega et välismaalased, kes omavad Mehhiko riikkondsusega õhusõidukid või on seda omava seltsingu liikmed, peavad loobuma oma maa õiguse kaitsest õhusõidukit puudutavates vahekordades ja esinema selles osas Mehhiko kodanikuna. Kui nad pärast eksivad selle määruse vastu kaotavad nad omandi õiguse õhusõidukile.

Ehkki välismaal asuvate õhusõiduki omanikkudega on mõned raskused, peab siiski arvestades kõiki põhjuseid, eelistama omanikkude printsiipi kodusadama printsiibile.

Võrdlus rahvusvahelise autosõiduõigusega, kus maksab asukoha printsiip, ei ole õigustatud, kuna jõuankrid ei oma õiguslikus mõttes riikkondsust, nii palju kui sellest erakorralliselt juttu on, on see ainult politseiõiguslik arvestus sõiduki kuuluvusest teatud maale, mida väljendab ka automärk.

Omaniku printsiipi kaitseb ka Döring, sest hüpoteegi võlausaldaja huvides on, et õhusõiduki ja omaniku riikkondsus ühte langeks.

Et mõlema printsiibi eeliseid ühendada, tehakse mõnelt poolt ettepanekuid, et ainult riigi piirides elavad riik-

gi kodanikud võivad oma õhusõidukeid registrisse kanda või kui õhusõiduk omab riigi piires kodusadama. See kitsapiiriline normeerimine nagu ta Rootsis ja Taanis on aset leidnud, peab vastuseisu leidma välismaal tegutsevate õhusõitjate huvides, kuna neil sel juhul puuduks võimalus olla õhusõiduki omanik.

Volkman tahab maksvat omaniku printsiipi sellega muuta, et õhusõiduki riikkondsust tahab siduda mitte tema omanikuga, vaid temaga rohkem seotud valdaja riikkondsusega. Omaniku ja valdaja mõisted vastavad kahele üksteisele ualuvale alale, kuid ple alati lihtne valdajat kindlaks teha ja selle tõttu paistab õhusõiduki riikkondsuse rippuvaks tegemine valdaja riikkondsusest ebaotstarbekohane. Valdaja isik on tähtis eraõiguslikult vangistus põhimõttele. Avalikõiguslikult aga on eelistatavam riikkondsuse sõltuvus omanikust kui alati vahelduvast valdajast.

Saksa õhuõigus seisab õigusega omaniku printsiibi veatekohal. Õhusõidu korralduse peatükk II §11 võimaldatud õhusõidukite võõrasse kodakondsusesse laskmine on ainult karumuste pehmendus. Üksikomanikkude kohta on omaniku printsiip läbi viidud. Normeering kommandiitühingute ja juriidiliste isikute kohta aga ei või võimaldada omaniku printsiibi sihi saavutamist ja kaitsta varanduslikku võõranemist, selle tõttu pooldatakse ka siin õhusõiduseaduse ptk.II §2 muutmist, mis takistab võõraks muutumist seltside asutamise teel selle läbi, et ta esitaks nõuded kapitali jaotuse kohta omamaalaste ja välismaalaste vahel ja nõuaks juhatusliikmete teatud arvu riikkondsust.

Et niisuguse norm, mis määrab kui palju vähemalt peab oma riigi kapitali sõidukeis asuma ei ole ülesamatu näh =

tub juba sellest, et leiab seda mitmetes seadusandlustes (Ita-  
lia, Tsili, USA) Praktiliselt korraldatakse see küsimus sellega  
et õhuettevõtte varandus osadesse ja aktsiatesse jagatakse ja  
neist teatud osa peab kuuluma riigi kodanikkudele. Aktsiate ja  
osade üleandmiseks on vaja osanikkude nõusolekut. Sellega ras-  
kendatakse küll nende osade ja aktsiate müüki tunduvalt, kuid  
ka see pole ülesaamatu.

Ülalöeldust ja eriti õhusõiduki ja omaniku ühi-  
sest riikkondsusest järgnev kergus konsulaaresindajate kait-  
se saamisel välismaal järeldub omaniku printsiibi kasulikkus  
ja tema üldine tunnustamine riikide poolt peab tunnustust leid-  
ma. Kuid tulevad temaga seoses selgitada mõned küsimused.

Nii vajab selgitust välismaal asuvate õhusõiduki-  
te omanikkude seisung, mida saavutatakse ainult rahvusvaheliste  
lepete kaudu. Raskuste vältimiseks peaks lubatama välismaal  
asuvate kodusadamatega õhusõidukeid riikkondsustada kodumaa  
konsulaarametkondade poolt. Selles etstarbeks peaks liiklus-  
politsei lised määrused küüalaldast normides väljendust leidma.  
Kokkuleppe sõlmimine vastastikuseks õhukõlvulisuse tunnustuse  
tunnustamiseks on esimeseks sammuks sel alal. Riikide poolt  
vastastikune õhukõlvulisuse tunnustuse tunnustamine eeldab  
aga hulka ühtlasi rahvusvahelisi tehnilisi eelnorme, mille  
järele õhukõlvulisuse tunnustus antakse. Politsei lised kaht-  
lused peaks siis kaduma, mis olid välismaa konsulite poolt nende  
kodumaa riikkondsusesse võetavate õhusõidukite suhtes.

Mis puutub kontrolli ja liiklusesse laskmiste vä-  
lismaa sadamat omavatesse õhusõidukitesse, siis võiks kui kon-  
sulid ei oma küllalt tehniliselt vastavat personaali, see toi-  
muda selle asukohariigi liiklusesse laskmise ja kontrolli or-

ganite poolt, kuna Konsulaadid korraldaks selle järgneva sissekande ja riikkondsuse andmise. Nait. peaks siis Brasiilias ealv muulane esitama oma sõiduki Brasiilia asutistele õhusõidukõlvuliseks tunnistamiseks ja siis toetudes Brasiilia asutiste poolt saadud õhukõlvulisuse tunnistusele ta võib nõutada lähema omamaa konsuli käest sissekande ja omamaa registrisse ja ka riikkondsuse. Samane korraldus kaotaks omaniku printsiigi puudused tuntavalt. <sup>34)</sup>

## 10. R i i g i õ h u s õ i d u k i d .

Vastab riigi praktikale ja kirjanusele, et riigi õhusõidukid juba selletõttu et nad on riigi omand ja nende avalikõigusliku seisukoha pärast omaksid riikkondsust.

Kombeõiguse normid, mis kujunesid välja mereõiguses riigi laevade kohta võeti üle õhuõigusesse. Nii siis seadusandlused korraldavad ainult eralaevade riikkondsuse küsimust ~~kohta / iseseisvuse kohta~~, kuna riigi õhusõidukite kohta iseenesest järeldatakse, et nad omavad riigi riikkondsust. See seisukoht on selgesti väljendatud Pariisi konventsiooni art.30 Enamuse maade õiguslik seisukoht on ka et riigi eraõiguslik omandiõigus õhusõidukite üle ~~eri~~ eri seisukoha tõttu iseendast põhjustab need avalikõiguslikud eeldused, mis on aluseks riikkondustamisel ja selletõttu ei vaja need sõidukid sissekandmist ja eeltingimuste täitmist, mis on nõutavad eraõidukite juures.

Pariisi konventsiooni art. 30 eraldab riigi õhusõidukeist politsei, võja ja tolli lennukid, millede suhtes pole vaja kasutada rahvusvahelises õiguses ettekirjutatud formaal eeldusi nagu sissekandmist, vaid nende juures määrab riik

ise ka formaal eeldused. Mõnede riikide seadusandluses ei leidu selle kohta norme, nagu Inglise ja Saksa. Mõned maad on oma seadistes väljendanud, et eralennukite riikkondsuse jaoks antud määrused ei kõi sõja, tolli ja politseiõhusõidukite kohta. Portugal ütleb, et riigi õhusõidukid on ilma igasuguste eeltingimusteta riikkondsed ja esitab määrusi ainult era õhusõidukite kohta.

Mõnendes riikides tehakse vahet majanduslikuks otstarbeks kasutatavate riigi õhusõidukite ja avalikõiguslikudeks teenistusteks kasutatavate sõidukite vahel. Veel peale selle tehakse vahet era ja riigi õhusõidukite vahel vahet nende riikkondsuse eelduse kohta käivate määrustega. Nii määrab Jaapan, Rootsi, Läti, Taani, Soom, Bulgaria ja Norra vahet tegemata sissekande nõude kõigile õhusõidukitele. Teistes maades ei kehti sissekande printsiip riigi õhusõidukite kohta. Saksa seaduses puudub sellelaadiline eeskiri. Saksas ei kanta riigi õhusõidukeid registrisse.

Iga õhusõiduk, mille juhiks on sõjaväelane loetakse sõja õhusõidukiks.

Pariisi konventsiooni art.30 I osa järele riigi õhusõidukite hulka kuuluvad sarnased, mis on riigi teenistuses nagu posti tolli ja politsei sõidukid. Art. 30 II osa järele tuleb igat teist õhusõidukit vaadelda kui era õhusõidukit, vaatamata ka sellele, et nad kuuluvad riigile.

Art. 32. I osa ütleb, et lepingu osaliste sõja õhusõidukid, kui nad on eraldi luba saanud lennata teise lepinguosalise territooriumile, naudivad sõjalaevadele sarnaseid eesõigusi .

Muide on olemas keeld lepinguosaliste sõjaõhusõidukitel lennata üle teise lepinglase territooriumi ja

sarnasel juhul, kui nad on sunnitud maanduma ei oma nad min= ead  
geid eeldusi.

Politsei ja tolli sõidukid ei evi sõja sõiduki=  
te eesõigusi ja on jäetud lepinguosaliste omavaheliste kok=  
kulepete khooleks korraldada küsimus, millal võivad tolli ja  
politsei sõidukid ületada teise riigi piire. <sup>36)</sup>

a) rahvusvahelise õiguse põhimõtted sõja ja rahu  
ajal.

Lepingud, mis puutuvad õhusõitu, sisaldavad  
määrusi et õhusõidukid peavad omama lepinguosalise riikkond=  
sust, kui nad on kantud ta registrisse. Et see norm oleks mak=  
sev sõja ajal, selleks puudub tõestav materjal. Ka õhuõigu=  
ses nagu mereõiguses on nõutav, et sõja ajal leiaks tunnustust  
õhusõidukite riikkondsus, kui ta ei ole petmise otstarbeks  
antud. <sup>37)</sup>

b) eraõhusõidukite muutmine sõjaõhusõidukiteks.

Õhusõidukite juures on suure tähtsusega nende  
muutmine kaubandusalalt sõjaalale. Suurem osa õhu sõjalaevas=  
tikust koosnes senini igatahes - vähemalt ilmasõjani - umber=  
kujundatjd era lennukitegt. Selle muutuse vajalikkuses ei sa  
kahelda. Pariisi konvensioon ei ütle küll selle kohta midagi,  
kuid siin tarvitatakse laevade kohta maksvaid norme. Selguse  
mõttes oleks siiski soovitav ka selles suhtes sooritada üks  
rahvusvaheline lepe.

Õhusõidukite ümber muutmine era sõidukeist sõja  
õhusõidukeiks omab suurimat tähtsust sõja ajal, kuid pole ka  
rahu ajal tähtsuseta.

Õiguslikuks muutmiseks on neli tingimust, millest esimene on, et kaubalaev alluks otseselt selle võimu käsule, kelle lippu ta kannab ja see võim oleks vastutav ta eest. Et ta kannaks sõjalaeva tunnust, et üks käsuandja oleks riigiteenistuses ja meeskond alluks sõjaväe distsipliinile. Need reeglid maksavad nii sõja ajal kui ka rahu ajal kõikide riikide kohta.

Kui õhusõiduk sõidab sõjaväe sõidukina riiklikul ülesandel, siis ei või teda igal ajal ümber muuta era sõidukiks, sest see võiks kergesti muutuda kuritatvituseks. Teisiti on olukord, kui kaubalaev aegajalt riiklikul ülesandel sõidab. Üldiselt võib öelda, et riigil on õigus oma õhusõidukeid muuta era sõidukeist sõja õhusõidukeiks ja ümberpöördukt. 38)

## Ll. Õ i g u s e m u u t m i s e m ö j u õ h u s õ i d u k i t e r i i k k o n d s u s e l e .

### a) riikkondsuse kaotuse põhjused.

Õhusõidukid nagu laevadki võivad kaotada oma riikkondsuse taktiistel ja õiguslikkudel põhjustel. See seisab nende esemete iseloomus, et laeva põhjaminekuga või õhusõiduki purunemisega lõpeb ka riikkondsus. Sellele järgneb enamjao maade seadusandluste järele sõidukite kustutamine registrist. Samuti järgneb kustutamine kui sõiduk tunnustatakse parandamiskõlbmatuks. Ümberehituse läbi Saksas ei kaota laev riikkondsust. Prantsuse õiguse järgi kaotab laev riikkondsuse kui ta välismaal ümber ehitatakse ja need kulud ületavad 15 franki pro tonn.

Suurema tähtsusega on õiguslikud riikkondsuse kaotamise

põhjused. Rahvusvahelises õiguses peagu ei leidugi eeskirju selle kohta, millal õhusõiduk kaotab riikkondsuse. Ainult mereõiguses öeldakse, et meresõja ja mereröövi jaoks on tavaõiguses kujunenud rahvusvahelised normid. Nii kaotab sõjas vallutatud laev riikkondsuse kui ta ühe välismaa õigusjõulise priisikohtu otsusega tunnistatakse priisiks. Uuemat ajal arenev õhusaagi õigus on see sama ja ka õhulaev kaotab priisiks langemisega oma riikkondsuse. Laev mis läheb välja mereröövi teostama kaotab oma riikkondsuse, kuigi ta ka kõik oma kodumaa õiguse nõuded täidab. Rahvusvaheline julgeoleks nõuab, et ei arvestataks piraatlaeva lippu ega sellele aluseks olevaid õigusi, et oleks võimalus iga sarnase laeva vastu väöja astuda.

Riikkondsuse kaotus korraldatakse muidu oma kodumaa seaduste järgi. Riigi seadusandlus määrab vabalt, millal ja missugustel põhjustel üks sõiduk kaotab oma riikkondsuse. Kui kaovad seaduses ettenähtud riikkondsuse eeltingimused, siis kaotab õhusõiduk paratamatult riikkondsuse. Mõned seadusandlused peavad seda nõuet iseenesest mõistetavaks ja ei väljanda seda selge sõnaliselt, kuna jälle teised seda eriti väljendavad.

Riikkondsus kaob, kui õhusõiduk ei täida enam matrikli nõudeid, millele järgneb ta kustutamine registrist. Kui esinevad muutused omandi vahetades, või kui esinevad määrused seltsingute liikmeskonnas mille läbi enam ei ole täidetud materiaalsed eeskirjad, ehk langeb riikkondsete varenduslik osa alla selle kui see seaduses lubatud, siis kaotab õhusõiduk oma riikkondsuse. Mõnedes seadustes, mis on huvitatud õhusõidukite riikkondsuse alalhoiust, leiduvad erilised määrused, mis püüavad takistada õhusõiduki riikkondsuse

se kaotamist. Laevade kohha on seadusandlused näinud ette mitmesuguseid kaitsvaid norme juhuks kui omandi osa ülemineku omamaalaste omandi osa suurus langeks alla nõutud suurus. Sarnaseid kaitsvaid norme pole aga õhuõiguses ja nii peame järeldama, et kui osa üleminekuga välismaalasele omamaalaste osade suurus on vähem, kui seadusega nõutud, kaotab õhusõiduk oma riikkondsuse.<sup>39)</sup>

#### b) Riikkondsuse kaotamise moment.

On iga seadusandluse asi millisest momendist ta loeb riikkondsuse kaotamise, sest rahvusvaheline õigus ei korralda seda ala. Võib ettekujutada, et õhusõiduk kaotab riikkondsuse alles kustutamiselega registrist. Või jälle võib arvata et materiaalsete eelduste kadumisega kaob ka riikkondsus, vaatamata sõiduki registris püsimisele. Selle küsimuse otsustamine on iga maa sisemine asi.

Õhuõiguses sisaldavad mõned seadused selgesõnalise määruse, mille järele sissekanne kaotab oma jõu materiaalsete eelduste kadumisega. Neumeyer väidab, et need seadused olla vastolus Pariisi konventsiooni art. 6 ja 7-ga, set seejärel võetakse arvesse ainult sissekandmisel omaniku riikkondsust mitte sõiduki päritolu juures. Teiste sõnadega, nii kaua kui õhusõiduk on sissekantud on tal Pariisi konventsiooni järgi sissekandema riikkondsus ükskõik kas püsivad veel oma maa materiaalsed eeldused või ei. Seda Neumeyeri vaatekohta siiski ei saa pooldada. Pariisi konventsiooni formuleering ja ka paljude maade seaduste oma, kes õhusõiduki riikkondsust seovad sissekande ja seda omakorda omaniku riikkondsuse kulge, on ainult seaduste süstemaatika, millest ei tohi järeldada, et riik=

kondsuse jaoks on mõõduandev sissekanne, millele jälle eelduseks on omaniku riikkondsus, sellega siis on omaniku riikkondsus ka sõiduki riikkondsuse eeldus.

Pariisi konventsiooni põhjal kehtiv nõue, tunnistanud dani kaudu sõiduki riikkondsust, kuni ta pole kustutatud ei saa sellejärelle omaks võtta. Selletõttu võivad riikide seadusandlused selles punktis vabalt otsustada. Prantsuse seadus art.6 ja teiste maade vastavaid norme ei tule siis rahvusvahelise õiguse vastaseks lugeda, nagu see Neumeyeri seisukohalt oleks. See on ennemini Pariisi konventsiooni ja paljude maade seaduste mõte, mis ei oma selgesõnalist väljendust, et üks õhusõiduk kaotab oma riikkondsuse niipea, kui materiaalsed või formaalsed eeldused on kadunud. Kui näit. Belgias sissekantud õhusõiduk läheb üle prantslasele, siis muutub ta riikkondsuseks vaatamata, et ta on veel Belgia registrisse sissekantud, sest prantsuse omanik ei täida Belgia seaduses nõutud materiaalseid eeldusi, kuna prantsuse riikkondsuse jaoks puuduvad jälle formaalsed eeldused.

Selle vastu seisab Henry-Fabry seisukohal, et õhusõiduk üleminekuga välismaalasele ipso jure omab selle välismaalase riikkondsuse. Kes peab korraldama nõutavad formaalsused õhusõiduki endisest registrist mahakustutuse ja omamaa registrisse kandmise näol? Eelpoolöeldu põhjal peab eitama seda Henry-Fabry seisukohta. Omandus ja sissekanne on mõlemad tähtsad faktorid riikkondsuse omamisel, need mõlemad peavad esinema. Nende mõlemate nõuete esinemise tõttu seadusandluses ei tohi riikkondsust teha olenevaks neist kummastki üksikult. Omanikkude kohta käivate eelduste mitte täitmine toob endaga kaasa ka kohe sissekande tühisuse.

c) Kahekordne riikkondsus.

Nagu füüsiliste isikute juures võib tekkida riikkondsuse määramise juures aluseks olevate seaduste mitmekesisuse juures mitmekordne riikkondsus, nii on ka lugu õhusõidukitega. Kuna aga rahvusvaheline õigus isikute kahekordset riikkondsust mitte üldiselt ei keela, olgugi, et seda püütakse temast tekkivate segaduste pärast vältida, on õhu õiguses rahvusvaheline tavanorm esile kerkinud, mis keelab sõidukite mitmekordset riikkondsust. Paljud näevad selles mitmekordsuses politsei ja rahvusvahelise õiguse vastast nähet. Praktiliselt peaks seda õieti harva esinema, kuna seda takistab omanikkude riikkondsuse nõue ja ka et välismaalasel on suuremas osas riikides võimata sõidukit registrisse sisse kanda.

Kõige suurema tähtsusega on eeskiri, mis leidub tähtsamate riikide seadustes, millega praktiliselt välditakse õhusõidukite mitme riigi kodakondsusesse kuulumine. Nimelt kantakse õhusõidukid kodumaa registrisse ainult siis kui nad ei kuulu muidu ühelegi riigile või nad tõestavad, et nad on loobunud selle riikkondsusest. See keeld kahekordse sissekandde kohta leidub eriti toonitatult õhusõidu õiguses, kusjuures kodumaa registrisse kandmine on tühine, kui sõiduk on mõnel muul maal sisse kanntud, või õhusõiduk kaotab kodumaise riikkondsuse ka siis kui ta peale kodumaal sissekandmist kantakse veel sisse mõnes teises riigis. Nii võib kahekordne sissekanne kahekordse riikkondsuse asemel tagajärjena omada riikkondsusetust. Näit. kantakse õhusõiduk enne Brasiilia registrisse, hiljem prantsuse registrisse. Prantsuse sissekandega ta kaotab Brasiilia riikkondsuse, kuna sellega et ta oli

Brasiiliasse sisse kantud ta ei omagi prantsuse riikkondsust. Selle kõikide riikide poolt püstitatud keeluga kahekordse sissekande vastu, välditakse kahekordset riikkondsust. Ainult Argentiina õigusega võivad tekkida kollisioonid, kuna see art. 2. ütleb, et kõik üle 4 kuu Argentiinas asuvad õhusõidukid tuleb kanda Argentiina registrisse, vaatamata, et nad on juba sissekantud mõne maa registrisse, millenad Argentiina seaduse järgi kaotavad. Kui nüüd mõne maa sõiduk, mille riikkondsus ei kao teise maa registrisse kandmisega kantakse Argentiina registrisse, siis tekitab kahekordne riikkondsus. Mõlema maa õigused vaatavad teda kui oma riikkondsusega sõidukit. Endise riigi riikkondsus kaob ainult Argentiina suhtes, kuna see riik ja ka kolmandad riigid ei ole kohustatud tunnustama Argentiina riikkondsust selle õhusõiduki suhtes. Väljaspool Argentiinat tuleb arvestada vanemat riikkondsust, talitades mereõiguse eeskujul.

See, et õhusõiduk ei tohi omada mitmekordset riikkondsust ei ole üksi riikide siseseadustes esinev norm, vaid ta on rahvusvaheliste lepete tõttu muutunud rahvusvahelise õiguse normiks.

Pariisi konventsiooni art. 8. on see keeld väljendust leidnud. Juba enne oli teadus nõudnud õhusõiduki ühekordset riikkondsust. Argentiina seadusandlust aga, mis sellele risti vastu käib, ei saas siiski vaadata, kui rahvusvahelise õiguse vastast, sest Argentiina pole ei sõnaliselt, ega ka kaudselt ühinenud riikidega, kes nõuavad õhusõidukite ühekordset riikkondsust.

12. L õ p p .

Õhulaevade ülesanne on ületada kaugusi ja rahva id lähendada. Peaks nad aitama ka kaasa üle saada vastoludest rahvaste vahel ja peaks nad kaasa aitama rahulikuks arenguks rahvaste peres.

Sõidukite riikkondsus, mille üle on palju vaidlusi, pole sealjuures mitte paljas rumalus. Ta on õigusliku korra kehastus riigi õigusliku suveräänsuse põhjal. Ta on riikliku ise teadvuse õigustatud väljendus. Riikkondsuse tunnuseks on sümbol, mis teatab koduriigi elutahtest ja rahvuslikust arenemisest.

++++  
====  
++++  
====  
++++  
====  
++

O S U N D I D:

1. Heinrich Heyck: "Die Staatszugehörigkeit d. Schiffe u. Luftfahrzeuge" lk-d. K I R J A N D U S

2. N.H.Moller: "The Law of civil Aviation." lk-d. 24 - 25

3. N.H.Moller, op.cit. lk-d. 30 - 31.

1. Heinrich Heyck: " Die Staatszugehörigkeit der Schiffe und Luftfahrzeuge." 1936.a.

2. N.H.Moller: "The Law of civil Aviation."

3. Prof.dr.Emil Everling:"Luftverkehr."

4. Dr. Rudolf Mueller: "Das Flaggenrecht von Schiffen und Luftfahrzeugen nach Völkerrecht und Landesrecht." (Zeitschrift f Völkerrecht Bd. XIII, 1926.)

5. Õhusõidu seadus. RT 1936/57.

6. Pariisi Õhusõidu Konventsioon 1919.a. *13. okt.*

O S U N D I D:

=====

1. Heinrich Heyck: "Die Staatzugehörigkeit d. Schiffe u. Luftfahrzeuge" lk-d. 17 - 19.
2. N.H.Moller: "The Law of civil Aviation." lk-d. 24 - 25
3. N.H.Moller, op.cit. lk-d. 39 - 41.
4. Öhusöiduseadus. RT 1936/57. § 2.
5. Prof. Dr. Emil Everling: "L<sub>u</sub>ftverkehr." lk-d. 18 - 21.
6. Öhusöiduseadus. RT 1936)57. § 8.
7. H. Heyck = do = § 3.
8. Heinrich Heyck, op.cit. lk-d. 25 - 28.
9. Dr. Rudolf Mueller: " Das Falggenrecht von Schiffen und Luftfahrzeugen nach Völkerrecht und Landesrecht." lk-d. 233-248.
10. Dr. Mueller op. cit . 249.
11. H. Heyck, op. cit. lk-d. 30 = 31.
12. Dr. Mueller, op. cit. lk-d. 250 - 253.
13. H. Heyck, op. cit. 35 - 37.
14. Dr. Mueller, op. cit. lk. 259.
15. H. Heyck, op. cit. lk-d. 33 - 34.
16. H. Heyck, op. cit. lk-d. 78 - 79
17. Heyck, op. cit. lk-d. 79 - 80.
18. N.H.Moller, op.cit. lk-d. 96.
19. N.H.Moller, op.cit. lk-d. 105 = 106.
20. Dr. Mueller, op.cit. lk. 382.
21. Dr. Mueller, op.cit. LK-d. 243 = 247.
22. N.H.Moller, op.cit. lk. 104.
23. Dr. Mueller, op.cit. lk. 394.
24. N.H.Moller, op.cit.lk. 123 - 127.
25. Heyck, op. cit. lk. 81.

26. N.H.Moller, op. cit. lk-d. 106 - 107
27. N.H.Moller, op. cit. lk. 112.
28. N.H.Moller, op.cit. lk-d. 116 = 120.
29. H.Heyck, op. cit. lk-d. 80 - 84.
30. Dr. Mueller, op. cit. lk. 373.
31. H.Heyck, op. cit. lk-d. 87 - 92.
32. H.Heyck, op.cit. lk-d. 93 - 95.
33. N.H.Moller, op. cit. lk-d. 110 - LLL.
34. H.Heyck.op. cit. lk-d. 95 - 100.
35. H.Heyck, op. cit. lk-d. 103 - 104.
36. H.Heyck, op. cit. lk. 44.
37. Dr. Mueller, op. cit. lk. 357.
38. Dr. Mueller, op.cit. lk-d. 388 - 391.
39. H.Heyck, op. cit. lk-d. 105 - 107.
40. H. Heyck, op. cit. lk-d. 107 - 109.