

Тенденција национализације индустријских капацитета после рата била је теко јака да је у многим земљама имала видне резултате. Разлоге за овакву привредну политику треба тражити како на економском тако и на политичком пољу. Политички разлози су превагнули у Вел. Британији и Француској, док се у скандинавским земљама и Холандији национализацији пришло из економских разлога. Аустрија и Италија су имале и специјалне разлоге који су диктирали да се приђе национализацији индустријских капацитета у ширем обиму. Аустрија је применила политику национализације после рата због тешке ситуације у којој се земља налазила, због сувише великих инвестиција за реконструкцију порушених капацитета и због решења питања немачких добара у Аустрији. Италија је, пак, наследила од фашистичког режима национализована предузећа, а економске тешкоће после изгубљеног рата су захтевале даље ширење државног утицаја у привреди. Напротив, Западна Немачка показује тенденцију удаљавања од државног капитализма на овом привредном пољу, а сматра се да је то одраз схватања политичке партије на државни капитализам хитлеровског режима.

Оснивање државних привредних предузећа имало је два циља: први, да се путем повећаних инвестиција утиче на привредну активност земље и други, да се повећањем индустријског потенцијала под контролом државе дође у положај арбитра у појединим индустријским гранама или у положај једног од главних одлучивних фактора. На овај начин држава је у стању да делује не само путем законске принуде на привреду земље но и као активни партнер на тржишту.

Петнаестогодишња послератна пракса је показала да се држава не може упустити у политику инвестирања у привреду на кратке рокове. Таква се политика сама од себе претвара у политику на дуге рокове, што значи да се са овог пута не може скренути. Показало се да је много лакше повећати тренд инвестирања него га смањити. Другим речима, то значи да су државе Западне Европе кренуле путем све јачег ангажовања на пољу производње, путем који их води сталном повећању утицаја државе на привреду земље.

Др. Војислав Божић

ГРАЂАНСКОПРАВНИ ОДНОСИ С ЕЛЕМЕНТОМ ИНОСТРАННОСТИ НА ВАЗДУХОПЛОВУ У ЛЕТУ*

Једна од битних особина ваздушног саобраћаја која је од интереса за међународно право јесте његов претежно међународни карактер. Да би био економски кориснији, савремени ваздушни саобраћај тежи да повезује што удаљеније тачке у географском простору, прелазећи самим тим у појединим летовима преко територија све већег броја држава. Према томе, ваздушни саобраћај улази у област међународног приватног права, великим бројем својих аспеката. Међу проблемима који спадају у ужу област — међународно приватно ваздухопловно право — истичу се проблеми сукоба закона у вези с грађанскоправним односима с елементом иностраности који се дешавају на ваздухоплову у лету.

(*) Поводом књиге Flavio de Planta: *Principes de droit international privé applicables aux actes accomplis et aux faits commis à bord d'un aéronef*, Genève, Librairie E. Droz, 1955, 188 pp.

Значајан допринос обради даведених проблема представља и књига Флавија д Планте (*Flavio de Planta*) о принципима међународног приватног права који се могу применити на грађевинскоправне радње и чињенице извршене на ваздухоплову.

Планта на почетку учева да на ваздухоплову може доћи до разноврсних правно релевантних односа који, услед поменутих фактора брзине и међународног елемента, изазивају често могућност сукоба закона. Један од основних проблема међународног приватног права који се првенствено поставља и код грађанскоправних односа на ваздухоплову састоји се у изналажењу начина који ће унапред, *a priori*, за одређене ситуације обезбедити надлежно право за њихово решење. Ако се овај основни проблем сузи на тему о којој говори Планта, може се констатовати да право које ће важити на ваздухоплову у лету може зависити у извесној мери, прво, од воље странака — путника на ваздухоплову, који склапају, на пример, какав правни посао. Поред тога, улогу у изналажењу одговарајућег права могу имати и други фактори, као: држава чију територију ваздухоплов прелеће, тј. њена сувереност, затим „националност“ или „држављанство“ ваздухоплова, место његовог поласка, место приспећа, итд. Међутим, — како истиче Планта — иако не постоји сагласност о јединственом критеријуму, у једноме се доктрина, ипак, слаже. — При одлучивању о меродавном праву ниуком случају не треба да буду од значаја непредвиђени, случајни догађаји, као што је, на пример, принудно спуштање ваздухоплова у току лета.

Под изразом грађанскоправни односи који се употребљава у излагању подразумевају се грађанскоправни односи у ужем смислу, тј. једнострани и двострани правни послови, као и друге правне чињенице које могу бити извор облигација и независно од воље странака — правних субјеката. Планта у својој књизи употребљава термине „грађанскоправне радње и чињенице“ а срећу се и изрази „грађанскоправни акти на ваздухоплову“.

Објашњење основног проблема места на коме су се догодили правни односи и, истовремено, његово решење испољава се у међународном приватном праву и пракси углавном кроз примену два различита принципа. Први је принцип важења територијалног закона или територијалне суверености, а други принцип важења националног закона самог ваздухоплова, или закона заставе ваздухоплова, тј. државне суверености. На оба ова принципа вратићемо се после излагања неколико претходних питања од значаја за проблем које је уочио Планта.

Грађанскоправни — уговорни — односи и једнострани извори облигација који настају на ваздухоплову, најчешће у међународном лету, не испољавају, сами по себи, никакву особеност која би их везивала специфично за ваздухопловно право. Ти односи улазе у оквир облигационог или осталих грана грађанског права, већ према својој садржини. Тек применом међународног приватног права, међутим, решава се проблем меродавног права које ће важити за дати однос на ваздухоплову (Планта: *op. cit.*, с. 50). Уколико правило међународног приватног права указује на право одређеног места, као меродавно, оно значи повезивање с правним правилима која важе на једној одређеној територији. Та правила се, према томе, примењују на правне односе у питању. Ако је право које треба применити на уговорени однос у унутрашњости ваздухоплова у лету право места на коме се однос

догодно — то место је, у ствари, сам ваздухоплов као такав, у ваздушном простору (Планта: *op. cit.*, с. 51).

Још једно претходно питање односи се на одређивање правног положаја ваздухоплова. То питање има више аспеката: ваздухоплов као објект права, уписивање ваздухоплова у регистар, међународно признање права на ваздухоплову, „држављанство“ ваздухоплова, итд.

Најраширеније схватање о природи ваздухоплова третира то саобраћајно средство као покретну ствар *sui generis*. — Ваздухоплов је ствар која садржи и елементе непокретности. Међутим, питање није дефинитивно решено ни на међународном ни на унутрашњем плану. Упоредни преглед националних законодавастава показује да су мишљења подељена. По једнима ваздухоплов је покретна ствар, по другима непокретна. Прописима нашег позитивног права, исто тако, није прецизније одређен карактер ваздухоплова и његов положај (1).

Регистар ваздухоплова представља даље средство којим се одређују „држављанство“ и констатује својина над ваздухопловом, чиме се утврђује и његов правни положај који је од значаја за колизионни режим. И према унутрашњим и према међународним прописима сваки цивилни ваздухоплов обавезно се уписује у регистар ваздухоплова који у извесним (западним) земљама има и карактер јавне књиге (2).

Примена страног закона регулисана је унутрашњим, домаћим колизионим нормама. Те норме дају, као што је познато, одређеним правним чињеницама својство тзв. тачака везивања, на основу којих се одређује меродавни правни поредак за правни однос који треба решити. Кад се на ваздухоплову закључи грађанско-правни посао с елементом иностраности — а саме странке нису предвиделе меродавно право — главна тешкоћа да се утврди надлежни закон и састоји се у томе да се одабере одговарајућа околност за надовезивање, тј. одговарајућа тачка везивања. Може се, штавише, рећи да је, кад је тачка везивања утврђена, и читав проблем избора закона решен (Планта: *op. cit.*, с. 64).

За време лета ваздухоплова изнад територија више држава, може доћи у обзир, према Планти неколико тачака везивања:

1) *Lex personalis* путника на ваздухоплову, — па било *lex patriae* или *lex domicilii* — у зависности од државе у питању. Овај систем изналажења меродавног закона има једну позитивну страну. Странкама је познат закон по коме ће се просудити њихов правни однос. Међутим, сложили бисмо се са критичарима меродавности *lex personalis*-а као јединственог статута, који кажу да би његова примена представљала одступање од утврђеног правила међународног приватног права по коме се према персоналном статуту решавају само статусна питања, као и одређени односи из области породичног права. Но, најглавнији приговор важењу *lex personalis*-а за све грађанскоправне односе на ваздухоплову гласи да је довољно замислити модеран ваздухоплов са преко 70 путника који су, рецимо, у великој већини различитог држављанства. У том случају, на таквом ваздухоплову важно би исто толики број разних закона, односно права, што би довело до апсурда.

(1) У пројекту новог закона о ваздушној пловидби покушава се да се да што потпунија и савременија дефиниција ваздухоплова.

(2) И правна природа регистра биће одређена новим законима о ваздухопловству.

Услед ова два разлога *lex personalis* готово је једнодушно одбачен у доктрини као јединствени критеријум за решавање грађанскоправних односа са страним елементом на ваздухоплову.

2) Друга могућа тачка везивања — место поласка ваздухоплова — иако изглед омогућује да се сви путници подвргну једном закону (насупротив критеријуму *lex personalis*), исто тако не одговара потребном циљу. Наиме, држава поласка не мора бити заинтересована за правну ситуацију на ваздухоплову који је узлетео с њене територије. Усвајање овог критеријума још више би компликовала евентуална и редовна спуштања ваздухоплова на територијама више држава. У том случају долазило би до узастопне примене неколико правних поредака на истом ваздухоплову у току једног лета.

3) Место приспећа ваздухоплова истиче се, исто тако, као једна од могућих тачака везивања. Међутим, приговори који се чине оваквом предлогу довољни су да га одбаце као непогодну тачку везивања. Слетање ваздухоплова често не зависи од догађаја који се могу предвидети. На тај начин увек може доћи до нежељене и непредвиђене промене правног поретка. Поред тога, држава приспећа не мора бити заинтересована за правне односе на ваздухоплову који слеће на њену територију.

4) *Lex fori*, као још једна предложена тачка везивања ниуком случају не обезбеђује оно што је у читавом проблему битно, а наиме сигурно утврђивање једног унапред утврђеног меродавног права. Употреба *lex fori*, међутим, оправдана је за компликоване случајеве у којима није могуће утврдити надлежно право на основу осталих критеријума. *Lex fori* се има применити, поред тога, и у случају када то налаже међународни јавни поредак земље у питању (3).

Преостале две тачке везивања изложене су детаљније.

5) Принцип важења територијалне суверености обухвата, између осталог, питање статуса ваздушног простора, тј. средине у којој се ваздухоплов у лету налази. Ово питање, као претходно, од непосредног је утицаја на колизионни режим на ваздухоплову, јер начело суверености подразумева да се на територији државе, па и у њеном *ваздушном простору*, имају примењивати њени закони. По том принципу свака држава суверено одређује услове за обављање ваздушне пловидбе изнад своје територије. Ово начело потврђено је и најважнијим међународним конвенцијама о цивилном ваздухопловству. Међутим, с обзиром на све бржи технички развој ваздушног саобраћаја, у теорији се јављају мишљења по којима принцип апсолутног суверенитета треба да трпи одређена ограничења која су неопходна ако је у међународном и националном интересу земаља да се од њега одступи. И према нашем мишљењу данас владајућа теорија суверености над ваздушним простором ускоро неће одговарати у потпуности све јаче израженом међународном карактеру ваздушног саобраћаја и његовим све већим техничким захтевима. (При великим брзинама и висинама ваздухоплова све је мање могуће успешно организовање техничке контроле безбедности ваздушне пловидбе без најдуже међународне сарадње.)

Но, и поред свих изнетих разлога, чини нам се да ће начело суверености над ваздушним простором остати владајуће у односима међу државама, првенствено

(3) Dr. B. Eisner: *Medunarodno privatno pravo*, knj. II, Zagreb, 1956, s. 155.

због стања у коме се налазе међународни политички односи. Упоредна анализа већине унутрашњих законодавстава из области цивилног ваздухопловства који је извршио *Planta* показује да готово сва садрже изричите одредбе о суверености над ваздушним простором. Поједине државе, пак, одређују да се сваки ваздухоплов на њиховој територији подвргава — у јавноправном смислу — њиховим законима. Међутим, законодавства углавном не садрже колизионе норме из области ваздухопловног права, тако да се питање меродавног права за грађанскоправне односе на ваздухоплову не решава путем закона.

Међутим, из посредних или непосредних одредаба релевантних закона Аргентине, Чилеа, Уругваја, Ирана и Швајцарске, као и многих других земаља које о том питању немају посебних прописа, произлази да домаће колизионо право одлучује о грађанскоправним односима на иностраним ваздухопловима док лете изнад домаће територије. Другим речима, сва та права третирају правне односе који се образују на ваздухоплову као да су настали на њиховој територији. Све то, наравно, само ако домаће колизионе норме предвиђају примену закона места на коме је предузета правна радња или се одиграо правни однос.

Принцип важења територијалне суверености, међутим, као најзначајнију незгоду испољава немогућност тачног утврђивања, при данашњим великим брзинама и висинама кретања ваздухоплова, над територијом које државе су, у ствари, настали одређени правнорелевантни односи за време лета.

Друга негативна страна овог принципа огледа се у честом мењању меродавног права у односу на ваздухоплов током једног лета. Најзад, и држава над којом ваздухоплов лети најчешће није заинтересована за догађаје у унутрашњости ваздухоплова, а посебно кад је реч о грађанскоправним односима. А, уколико би и била, тј. уколико би догађаји на ваздухоплову могли имати последица на њеној територији, установа међународног јавног поретка — која се налази у праву сваке државе — ступила би у дејство као гаранција заштите интереса земље коју ваздухоплов прелеће (*Planta: op. cit.*, с. 102).

Принцип важења територијалне суверености, стога, није погодан као јединствен статут у области избора закона за грађанскоправне односе на ваздухоплову у лету. (Када је ваздухоплов на земљи, тј. на аеродрому, на њему се без икаквог изузетка примењују закони државе на чијој се територији тренутно налази).

Међутим, и поред тога, данас је овај принцип правило у законодавствима већине земаља, првенствено зато што је његова примена инспирисана владајућим начелом суверености над ваздушним простором.

6) У доктрини ваздухопловног права готово је опште прихваћено правило да сваки ваздухоплов мора имати одређено „држављанство“, тј. треба да припада одређеној држави. Штавише, и сва национална законодавства, а и међународне конвенције, као услов за дозволу међународног саобраћаја ваздухоплова изнад државне територије захтевају да ваздухоплов има одређено „држављанство“.

Ваздухоплов формално стиче „држављанство“ уписивањем (иматрикулацијом) у ваздухопловни регистар поједине државе (ваздухоплов не може бити истовремено уписан у регистар у две државе). Ваздухоплов се, на тај начин, подређује законима те државе. Држављанство ваздухоплова одређује, стога, његов специфични правни положај, за који су везане одређене правне последице за власника

ваздухоплова и државу којој ваздухоплов припада и на тај начин представља чињеницу од значаја за изналагање меродавног закона.

Принцип важења закона заставе ваздухоплова, за разлику од принципа територијалне суверености, не изводи своју примену посредним путем. Уколико законодавац једне земље жели да подвргне грађанскоправне или друге правне односе закону државе у којој је ваздухоплов регистрован, он то може учинити једино путем изричитих законских одредаба.

Према данас владајућој ситуацији, принцип важења закона заставе представља још увек изузетак, а принцип територијалне суверености правило. Поред тога, принцип важења закона, заставе, иако усвојен као *lex scripta* од одређеног броја држава, примењује се на различите начине, у зависности од општин оквира и правила међународног приватног права поједине земље или групе земаља.

Анализа законодавства која прихватају важење закона заставе ваздухоплова, тј. као тачку везивања „националност“ ваздухоплова, показује да постоје две групе држава. Прва обухвата оне чије се колизионе нормe примењују на све правно релевантне догађаје на ваздухоплову. Друге, напротив, допуштају примену овог принципа само за случајеве у којима би по општим правилима међународног приватног права био надлежан *lex loci*. Тако грчки закон о ваздушној пловидби из 1931, у члану 5, изричито одређује да ће се односи између путника на ваздухоплову који обавља међународни лет решавати по закону државе којој ваздухоплов припада. Закони Швајцарске (из 1929), Сирије (1949) и Италије (стари закон о ваздушној пловидби из 1923) садрже сличне одредбе али и резерве у погледу услова реципроцитета (Италија), супсидијарног важења територијалног закона прелетене државе (Швајцарска) и изузећа у погледу кривичних дела на ваздухоплову (Сирија и Швајцарска).

Другу групу законодавстава сачињавају она која предвиђају важење закона заставе ваздухоплова у свим случајевима у којима би нормално дошао до примене закон места према општим правилима међународног приватног права. Тако белгички и пољски закони третирају грађанскоправне односе настале на ваздухоплову као да су предузети на самој територији државе чију заставу ваздухоплов носи. Француски нови италијански и бразилски закони прихватају надлежност националног закона ваздухоплова у свим случајевима када треба иначе применити *lex loci*. Шпанија, Уругвај и Југославија (стари закон о ваздушној пловидби од 22 фебруара 1929, јер о томе питању нема позитивних прописа донетих после ослобођења) садрже прописе из којих се на посредан начин изводи закључак о важењу принципа закона заставе ваздухоплова. Југословенски закон даје, у ствари, негативан пропис, јер искључује примену југословенског права за грађанскоправне односе на иностраном ваздухоплову док прелеће изнад југословенске територије. На тај начин овај закон нормира једино ситуацију ваздухоплова који прелећу преко територије Југославије и зато је непотпун (Подаци о законодавству из Плантине књиге).

У англоамеричком праву не постоје изричито прописи о избору закона у овој материји. Међутим, водећи аутори из области ваздухопловног и приватног права заступају мишљење да је једино оправдан критеријум за решавање закон заставе ваздухоплова (4).

(4) D. A. McNair: *The Law of the Air*, London, 1953, p. 145.

Критика принципа важења националног закона ваздухоплова исцрпљује се, углавном, у замеркама о његовој несагласности с основним начелом суверености, који је владајући у свету кад је реч о ваздушном простору изнад државне територије. Осим тога, противници принципа важења националног закона ваздухоплова наводе да је избор конкретног ваздухоплова од стране путника, потенцијалних уговорних странака, при путовању за њих од малог значаја. Стога се никако не би могло са сигурношћу узети да су странке желеле да свој правни однос вежу за право земље којој ваздухоплов припада. Међутим, ове критике, маколико оправдане, с обзиром на недостатке осталих критеријума за изналажење тачке везивања по којима нији могуће установити *јединствени* статут, и с обзиром на природу материје, — не умањује основну вредност принципа важења закона заставе ваздухоплова који за највећи број случајева може да обезбеди такав статут.

Из изложеног сажетог прегледа разних система које је анализирао *Planta* намеће се закључак да ниједан од набројаних начина за изналажење погодне тачке везивања у свом чистом облику није погодан као генерално решење за све категорије случајева грађанскоправних односа који се формирају на ваздухоплову у лету. Стога је потребно елиминисати оне начине који очигледно не обезбеђују ни минимум захтева за стабилношћу коју ствара једно унапред одређено правило међународног приватног права.

Према раније изложеном, преостају само два, и иначе у пракси одомаћена система, који су посебно истакнути. Међутим, ни та два система, сваки за себе, у свом искључивом облику не обезбеђују подједнако решење. Определили бисмо се стога за *мешовити* систем који би био прихватљив за наше право.

Реч је о *првенственој* примени закона заставе ваздухоплова за све случајеве у којима грађанскоправни, претежно уговорни односи на ваздухоплову, а и остали правно релевантни догађаји из области приватног права за које то начела међународно приватног права допуштају, не угрожавају битне интересе државе чију територију ваздухоплов прелеће. Примена закона заставе и у пракси ће, с обзиром на природу грађанскоправних односа, најчешће обезбедити јединствен и сталан статут (5). Закон државе над којом ваздухоплов лети био би, према овом мешовитом систему, супсидијаран у односу на национални закон ваздухоплова, али би се примењивао увек кад то захтевају разлози битне заинтересованости државе коју ваздухоплов прелеће. Може се желети да се путем међународне конвенције покушају одредити бар критеријуми за утврђивање случајева заинтересованости држава кад је реч о грађанскоправним односима на ваздухоплову. Пошто је код ових односа углавном реч о уговорима, за које у највећем броју случајева важи право које су саме странке изричито или прећутно изабрале — то ће принцип важења националног закона ваздухоплова у пракси најчешће послужити, у ствари, — у односу на *општа начела* међународног приватног права — само као *помоћно* али и најсигурније средство да се до меродавног права дође.

Иако ваздухоплов нема исти карактер као поморски брод, ипак је, поред постојећих разлика, и по аналогији могуће применити принцип важења закона заставе, који традиционално важи у поморском праву, па би и ово био аргумент у корист изложеног закључка. Примена принципа важења националног закона вазду-

(5) Eisner: *op. cit.*, s. 155.

хоплова несумњиво долази у обзир кад ваздухоплов надлеће слободно море. Овај принцип и иначе је усвојен много шире од стране унутрашњих законодавстава за летове изнад слободног мора и поларних простора, који данас представљају једина места ван државне суверености.

Сама природа ваздухоплова као специфичног саобраћајног средства, технички услови који то намећу, а великим делом и непотпуност осталих критеријума за одређивање меродавног права, определили су нас за изнето гледиште првенственог важења закона заставе за регулисање грађанскоправних односа с елементом иностраности на ваздухоплову у лету.

Ђурица Крстић