

O SYSTEM PRAWA LOTNICZEGO

BIBLIOTEKA PRAWA LOTNICZEGO
I ZAGADNIEŃ POKREWNYCH

O SYSTEM PRAWA LOTNICZEGO

DR T A D E U S Z H A L E W S K I

O SYSTEM PRAWA LOTNICZEGO

KURS PRAWA LOTNICZEGO UNIWERSYTETU JANA KAZIMIERZA

SKŁAD GŁÓWNY

KSIĘGARNIA POLSKA BERNARD POŁONIECKI WE LWOWIE



21295



O D B I T O
W D R U K A R N I
B P O Ł O N I E C K I E G O
W E L W O W I E

1. PRAWO LOTNICZE SAMODZIEL- NYM DZIAŁEM PRAWA

Zaledwie 30 lat minęło od chwili, gdy zagadnienia prawa lotniczego zjawily się na porządku dziennym badań i dyskusyj naukowych, — a już dziś jesteśmy świadkami jak liczne rzesze prawników zajmują się tym prawem, a także jak liczne kongresy, zjazdy i konferencje poświęcają się temu zagadnieniu. Szybki rozwój zagadnień prawnych związany jest z gigantycznym postępem lotnictwa i z realizowaniem nowoczesnych technicznych dziedzin żeglugi powietrznej.

Gdy powstało zagadnienie uregulowania prawnego zasad żeglugi powietrznej stwierdzono, że tradycyjne schematy prawne są niewystarczające. Musiano stworzyć pojęcia prawne — wojna niektóre z nich usankcjonowała i rozpowszechniła. Gdy wojna z lotnictwa uczyniła jeden z najgroźniejszych czynników walki — to pierwsze lata pokoju, wyciągając korzyści z krwawych doświadczeń wojny, spowodowały szybki rozwój lotnictwa cywilnego i jego prawa. Tak powstał nowy dział prawa: prawo lotnicze. Zaczęto określać jego charakter, cechy i zasięg. Równocześnie powstały dyskusje na temat samodzielności — czy jak to niektórzy nazwali — autonomii prawa lotniczego. Niektórzy autorzy zaprzeczyli prawu lotniczemu charakteru specjalnego i tej „autonomii“ nie chcieli uznać, inni znów w podkreślaniu tej odrębności poszli za daleko. W ten sposób pewna grupa uznała poszczególne działy prawa lotniczego za przynależne do innych dziedzin, wyodrębniając je, np. lotnictwo komunikacyjne wcielili z jego zagadnieniami w dział prawa komunikacyjnego itp.

Słuszne i zdecydowane stanowisko zajmuje dzisiejsza nauka prawa, uznając prawo lotnicze za samodzielny dział prawny, posiadający swą własną historię, system i doktrynę. Nasi niektórzy prawnicy uznali prawo lotnicze za dział samodzielny nieraz może za krańcowy. Ogólnie zaś nasza opinia o autonomii prawa lotniczego jest wspólna z zasadami powszechnie przyjętymi w świecie naukowo-prawniczym. Prof. Dr Bigo w swych wykładach na kursie prawa lotniczego U. J. K. w 1936/37 r., popierając stanowisko Le Goff'a, przyjmuje w takich mniej więcej słowach jego zdecydowaną opinię o autonomii prawa lotniczego: „W wielu krajach toczy się na ten temat gorąca dyskusja, czy i o ile prawo lotnicze powinno być autonomiczne w całym systemie prawa“. I dalej powiada: „Adwokat Kaftal pisze, ponieważ lotnictwo jest czymś nowym niezwykłym, więc prawo lotnicze jako odpowiednik lotnictwa winno zerwać ze starą przeszłością i oprzeć się na nowych podstawach. A niestety w praktyce prawo lotnicze wypracowuje się przy pomocy starych pojęć i konstrukcyj. Stanowisko Kaftala jest jednak zbyt skrajne. Rewelacyjne bowiem jakieś wynalazki w technice nie muszą zaraz wywoływać rewolucji ogólnych pojęć prawnych. Faktycznie jednak mimo znacznej analogii do prawa morskiego czy też komunikacyjnego, prawo lotnicze jest przecież działem autonomicznym, w systemie prawa. Tworzą się bowiem wraz z rozwojem techniki i nowe instytucje, ale żądanie Kaftala odseparowania prawa lotniczego idzie zbyt daleko. W dziedzinie bowiem prawa zmiana zawsze idzie drogą ewolucji. Zresztą praktyka ustawodawstw wielu krajów daje jednomyślną odpowiedź Kaftalowi.“ W ten sposób prof. Bigo idąc po liniach wytycznych dzisiejszej doktryny prawa lotniczego wykazał, że ustawodawstwo lotnicze oraz dzisiejsza doktryna prawa lotniczego stanowią najpewniejszy drogowskaz rozwoju i samodzielności prawa lotniczego. Badanie samodzielności dziedziny prawnej prawa lotniczego poparte źródłowym studium poszczególnych zagadnień prawnych lotnictwa, a szczególnie za-

gadnień organizacyjno-administracyjnych wykażą nam, że prawo lotnicze jest prawem specjalnym i autonomicznym, mającym swoją własną linię rozwojową. Stanowi ono samodzielny dział prawa choć, rzecz prosta, oparty o pewne wspólne zasady prawne i związany z pewnymi pokrewnymi mu działami.

2. D Z I S I E J S Z A D O K T R Y N A P R A W A L O T N I C Z E G O

Niezmiernie szybki rozwój lotnictwa — udział jego we wszelkich dziedzinach życia ludzkiego, liczne uzupełnienia ustawodawcze, wynikłe ze zmian politycznych, wywołanych rozwojem lotnictwa oraz rozmaite akta ustawodawcze państwowe i międzynarodowe — układały wszelkie zapatrywania oraz pojęcia prawne według specjalnej dyscypliny. Pierwsze prawne wysiłki zaczynają się na arenie międzynarodowej, — tak więc wszelkie próby ułożenia pewnego regulaminu żeglugi powietrznej nosiły charakter międzynarodowy; również powojenne ułożenie pokojowych zasad żeglugi powietrznej w Międzynarodowej Konwencji Lotniczej było próbą lub aktem międzynarodowym. Te właśnie fakty stały się koniecznością wspólnych zasad prawa lotniczego i tak powstał panujący powszechnie duch świata cywilizowanego dla stworzenia jednego prawa lotniczego ogólnoswiatowego.

Wszystkie użyteczności powszechnoludzkie, powstające przez wkraczanie lotnictwa we wszelkie dziedziny życia ludzkiego przede wszystkim lotnictwa komunikacyjnego, sportowego i turystycznego, spowodowały nagłą konsolidację aktualnych zagadnień politycznych lotnictwa. Te zaś ujmowane przez różne organizacje międzynarodowe i państwowe władze lotnicze dały w wyniku problem jednej i jednolitej systematyki naukowej prawa lotniczego i jego dziedzin pokrewnych.

Zakres prawa lotniczego, wyczerpujący materie prawne, układał się na podstawie poglądów, tworząc doktry-

nę naukową. Dzisiejsza doktryna prawa lotniczego opiera się na ustalonym pojęciu samodzielności nazwanej międzynarodowym określeniem autonomii, którą wszyscy specjaliści dzisiejsi tak ujęli: samodzielność prawa lotniczego wypływa z konieczności i potrzeby jednego systemu prawa, z powodu odrębnej strony technicznej i politycznej, tworzącej jeden zespół zasad specjalnych. Samodzielność prawa lotniczego opiera się na logicznym ugrupowaniu jedynej własnej odrębnej systematyki, przy czym podnieść należy, że istniejąca we wszystkich dziedzinach prawa wspólność organiczna pojęć prawa, nie stoi w żadnej sprzeczności z autonomią specjalnego działu prawnego, jakim jest prawo lotnicze. Dalej podnieść wypada, że autonomia ustawodawcza prawa lotniczego we wszystkich aktach międzynarodowych i krajowych ustawodawstwach jest dowodem samodzielnego ujmowania zagadnień. Wszelkie propozycje uznania prawa lotniczego jako działu, stanowiącego część składową prawa komunikacyjnego lub prawa żeglugowego należy uważać za nieistotne. Pierwszy projekt podnoszony był w latach od 1918 r. (po zawarciu zawieszenia broni) do 1921 r. w Niemczech i dlatego nawet istniał wtedy organizacyjny, wspólny referat dla spraw motoryzacyjnych — lecz projekt ten upadł w ciągu 1920 i 21 r., a w 1922 zagadnienia prawne lotnictwa zostały tam usamodzielnione w zupełności przez wydanie ustawy lotniczej w sierpniu 1922 r. Koncepcję uznania prawa lotniczego za część prawa żeglugowego, do którego prawo lotnicze wejść powinno na tych samych warunkach wspólnie z prawem żeglugi morskiej, rzecznej itp. — podjął prof. Scialoja w swym piśmie „Rivista di diritto della navigazione“ oraz w dziele „Sistema del diritto della navigazione“. Powołał do życia wyżej wspomniane pismo jako poświęcone zagadnieniom prawa wszelkiej żeglugi, dziś już przyznaje Scialoja, że prawo lotnicze kształtując się na starym pniu prawa morskiego, oderwawszy się od niego, rozwija się obecnie niezależnie. Przeciwnik dawnych wystąpień Scialoja prof. Ambrosini dał w „Rivista di

diritto Aeronautico“ wyraz swego stanowiska. Umoty-
wował on autonomię prawa lotniczego przede wszystkim
prawem morskim, gdzie prawo lotnicze stanowi swą odręb-
ną systematykę prawa. Prof. Ambrosini w swym „Cor-
so di Diritto Aeronautico“ stwierdza, że autonomia albo
odrębność prawa lotniczego jest ogólnie rozpoznana przez
prawników. Jeżeli zaś chodzi o prawo żeglugowe to tu
stwierdza, że pomiędzy prawem żeglugi wodnej i po-
wietrznej istnieją liczne styczne punkty i podobieństwa,
lecz to nie upoważnia do tworzenia z dwóch praw jedno-
go prawa żeglugowego (nawigacji). A motywuje to róż-
nicą, która zachodzi między morzem i wodą w ogólności
a atmosferą, oraz między okrętem a statkiem powietrz-
nym. Prawo lotnicze, podkreślić musimy za tym auto-
rem, jest prawem autonomicznym w stosunku do pra-
wa morskiego. Podnieść należy tu jako przykład sa-
modzielnego ujmowania przez prawo lotnicze zagad-
nienia prawnego wysp - pływających - lotnisk, oraz
charakteru prawnego w międzynarodowym prawie
przestrzeni powietrznej nad otwartym morzem i oceanem,
a nie przez prawo morskie. Wszystkie między-
narodowe organizacje prawa debatowały na swych zja-
dach i kongresach oraz ustalały odnośne zasady w duchu
międzynarodowego prawa lotniczego, a nie morskiego.
Tak samo słusznie podnosi prof. Ambrosini w swym
„Per un sistema del diritto aeronautico“, że w prawie
wojny i pokoju prawo lotnicze stanowi autonomiczny
układ prawa. Wojna powietrzna rozpatrywana z punktu
międzynarodowego jest ujęta jako zjawisko samodzielne
lub złożone. Może ona mieć miejsce w wojnie morsko-
powietrznej lub lądowo-powietrznej lub wszystkie trzy
wojny lądowa, morska i powietrzna mogą odbywać się
razem lub może też mieć miejsce jedna tylko z tych wo-
jen. Podkreślam, że nie może mieć miejsca wojna morsko-
powietrzna, gdy wojnę prowadzić będą ze sobą dwa pań-
stwa, z których jedno nie będzie miało dostępu do morza
a drugie np. będzie wysyłać część swej floty powietrznej
z morza. W tym wypadku możemy mówić tylko o wojnie

powietrznej, gdyż wojna rozgrywać się będzie tylko w przestworzach. W ogóle zagadnienie wojny nie jest rozpatrywane jako zespół kwestyj jednogatunkowych, lecz jako trzech równoznacznych tj. wojny lądowej, morskiej i powietrznej. Temu też odpowiadają wszystkie kwestie, rozpatrywane w zagadnieniach rozbrojeniowych, gdzie rozbrojenia i zbrojenia lotnicze stanowią w armiach lądowych i morskich osobne działy każdego państwa, a w całym szeregu państw, gdzie istnieją ministerstwa lotnicze, lotnictwo stanowi trzecią grupę zagadnień zbrojeń i rozbrojeniowych. W Lidze Narodów stanowi ono zagadnienie samodzielne: zbrojenia i rozbrojenia lotnicze. Łączenie prawa lotniczego z morskim od samego początku powstania kwestyj prawnych lotnictwa upada wobec stwierdzenia samodzielności prawa lotniczego. Wszystkie kryteria dają nam doktrynę generalną prawa lotniczego w jego autonomii, a to całości jako jednego układu prawa lotniczego przy samodzielnym też rozdziale treści na publiczną i prywatną. Rozróżnienie prawa publicznego i prywatnego nie pozwala jeszcze na stworzenie podstawowych zasad podziału prawa lotniczego. Prawo to ogólnie mieszcząc w sobie wszystkie zasady prawa przedstawia podstawę prawną, którą jest jednolite prawo międzynarodowe. Ten charakter jednolitości w zagadnieniach międzynarodowych prawa lotniczego, który stale podkreśla prof. Ambrosini z całym zespołem prawników włoskich, — wpłynął na użytkowe posługiwanie się nim we wszystkich prawodawczych schematach prawa lotniczego, stojących w bezpośredniej łączności z prawem morskim. Wyczerpując ogólny rozdział treści prawa lotniczego możemy sobie przesunąć przed oczyma schemat podziału włoskiego, zastosowany przez prof. Ambrosiniego, twórcy dzisiejszej włoskiej doktryny prawa lotniczego, którą wyłożył w swym „Per un sistema del diritto aeronautico“. Prof. Ambrosini zaczynając od wprowadzenia tak dzieli tę treść prawną: natura prawna przestworzy i żegluga powietrznej, urządzenia na ziemi dla użytku żegluga powietrznej (infrastruktura), statki po-

wietrzne i ich natura prawna, rodzaj lotnictwa, stosunki prawne powstające z żeglugi powietrznej, pojęcie lotniczego prawa skarbowego i prawa karnego, prawo lotnicze wojny.

Takie postawienie autonomii prawa lotniczego oraz rozdziału w nim materij prawnych stanowi odpowiednik w powstaniu obecnej doktryny prawa lotniczego.

„Dzisiaj już nie ulega żadnej wątpliwości, że lotnictwo i wszelkie związane z nim zagadnienia stanowić powinny osobną gałąź prawną. Wszelkie usiłowania umieszczenia poszczególnych zagadnień prawniczo-lotniczych w ogólnym systemacie prawa już to karnego, już to cywilnego, już to handlowego, już to wreszcie międzynarodowego, są albo całkowicie zaniechane, albo skazane na zagładę w najbliższym czasie. Konserwatywny sposób myślenia, właściwy dosyć licznej kategorii prawników, stał się powodem, że przez pewien czas nie chciano spostrzegać swoistego charakteru lotnictwa i wskutek tego nie wydzielano go w osobną dziedzinę prawną. Życie jednak okazało się silniejsze i obecnie wszystkie kraje kulturalne regulują zagadnienia lotnictwa przy pomocy osobnych ustaw, a ustawy te obejmują coraz to większy zakres. Obserwujemy przy tym ciekawe zjawisko, jak wyżej wspomniany konserwatywny sposób myślenia usiłuje i to dotychczas skutecznie, wyrzucić swój wpływ na bieg rzeczy przez wprowadzenie wszystkich dotychczasowych form i instytucyj, właściwych poszczególnym gałęziom prawa do prawa lotniczego. Sądzę, że inaczej być nie mogło.“ Są to charakterystyczne słowa użyte przez adwokata Kaftala, który kwestię autonomii prawa lotniczego ujął jeszcze skrajniej i za to spotkał się z ostrą krytyką za tzw. przez Goffa „cette rupture avec le passé“, prawa lotniczego. Wszystkie skrajne i umiarkowane stanowiska odnośnie autonomii prawa lotniczego stwierdzają jedno: prawo lotnicze powinno być samodzielne i autonomiczne. Tylko pierwsi (Kaftal) chętnie widzieliby całkowite wyeliminowanie zagadnień prawa lotniczego z dotychczasowych ram prawa i zerwania z tradycją dotychczasową,

a drudzy stanowisko autonomii utwierdzają według Donatiego i Ambrosiniego na następującym brzmieniu: „l'autonomia di un diritto deve soddisfare alle seguenti tre condizioni: novità della materia, specialità dei principii, completezza della disciplina“, tzn. że opierają oni autonomię prawa lotniczego jako jednego, na podstawie: nowoczesności materii, szczególności zasad i całości dyscypliny.

Szeroki zakres prawa lotniczego, wyczerpującego wszechstronność materii prawnych, stanowi o autonomii tegoż działu prawa w ogólnym układzie zasad prawa. Tu konieczną jest uwaga, że autonomia tegoż prawa może i powinna posilkować się wieloma zasadami prawnymi innych dziedzin prawa. Gdy weźmiemy pod uwagę, że narodowość (przynależność narodowa) statków powietrznych, narodowość flag i rejestr — czyli najważniejsze zasady dla ustalenia wartości w znaczeniu prawa międzynarodowego wypracowały się właśnie na starych wzorach prawa tj. prawa morskiego, to nie możemy chyba mówić o zerwaniu z tradycją dotychczasowych zasad. Prawo lotnicze mimo posilkowania się dawnymi formami, jest działem autonomicznym w całym systemie prawa i tylko jako takie może być rozumiane.



3. PRAWO W OGÓLNOŚCI I JEGO STOSUNEK DO NORM PRAWA LOTNICZEGO

Musimy sobie uzmysłwić, jeśli chodzi o pojęcie prawa lotniczego, że odnośnych instytucyj tego prawa w dzisiejszym jego znaczeniu nie odnajdziemy w historii. Szukać należy więc pewnych źródeł w pokrewnych instytucjach lub analogią doszukiwać się tego co Rzymianin określał tylko ogólnie lub rozumiał, nie określając dokładnie. Historia prawa lotniczego poucza nas o tych tajemnicach i wskazuje, że pojęcie prawa własności jest tym naszym ośrodkiem zasad prawnych, dokoła którego obraca się historia prawa lotniczego. Trzeba było wieków i świadomego oddziaływania woli człowieka w formie czynów i dzieł duchowych, by to dało w sumie postęp i rozwój ludzkości, a w związku z tym, by po uzupełnieniach stworzyć nowe dziedziny prawa. Tak się rzecz ma z prawem lotniczym.

Wszystkie opanowywane przez człowieka przedmioty na widowni świata zewnętrznego oraz ujarzmiane siły natury i ludy otrzymywały skryształizowane formy zmian lub nowe ramy ich stosunku do władcy. Tak człowiek-zdobywca narzucał swą wolę w układzie świata za pomocą czynów lub dzieł duchowych pewne składniki konieczne i nazywał je prawem. W swym rozwoju człowiek zdobywca przechodził przez różne etapy, zawsze uznawał siebie jako istotę wolną, najwyższą i jej podporządkowywał to, co mu dawała natura.

Wszystko za tym przystosował do swoich potrzeb i nadał temu piętno swoich celów. Tak było z siłami natury,

przede wszystkim z wodą i powietrzem. Uznał się ich panem, pracując nad ich ujarzmieniem. I udało mu się — zbudował potężny statek morski, zbudował ptaka-maszynę. Trzeba było także stworzyć pewne normy, określające stosunek pana przestworzy i oceanów do nich, jako części natury. I tego dzieła dokonał, bo nakreślił normy morskie i powietrzne.

Prawo powietrzne przeszło dość długie i zmienne etapy rozwojowe. Prawa i zwyczaje narodów coś nam zawsze powiadają o powietrzu i o stosunku doń człowieka. Ważne jest tu podkreślenie, że człowiek jako jednostka lub jako zbiorowa społeczność w formie państwa uznawał się zawsze właścicielem powietrza.

W chwili gdy wystąpił na widownię przyrząd do latania, wtedy nastąpiły pewne zmiany w dotychczasowych ujęciach stosunku człowieka do przestworzy. Życie je wprowadziło i życie nakazało nowe ujęcie; tak więc dawne normy prawne powietrznych pojęć musiały się przekształcić. I nagle stanął świat wobec nowego zagadnienia prawnego, jako wyniku powstałej żeglugi powietrznej; tak też powstało prawo lotnicze.

Powtarzanie historii prawa lotniczego udowodni jedynie łączność z całym szeregiem instytucyj prawnych w ogólności. Nie o to chodzi w tych rozważaniach. Pragnę wskazać na specjalnie ważny stosunek norm prawa lotniczego do innych dziedzin prawa. A za tym by rozpatrzyć to zagadnienie należy na wstępie zapytać: co to jest prawo lotnicze? Prawo lotnicze to normy specjalne, regulujące wszelkie stosunki prawne, wynikłe z żeglugi powietrznej. Wiemy więc z ogólnych pojęć prawnych, że o ile chodzi o stosunek prawa powszechnego ogólnie obowiązującego do norm specjalnych, to normy specjalne bywają bądź potwierdzeniem prawa powszechnego bądź też uchylają niektóre jego zasady. W ogólnej ocenie stwierdzamy, że prawo lotnicze, posiadające szereg specjalnych norm, zmieniających dotychczasowe zasady prawa powszechnego, jest samoistnym działem prawa o własnym podziale wewnętrznym na dwie główne

dziedziny, zresztą jak każde prawo — na prawo publiczne i prywatne.

Dzisiejsze prawo lotnicze posiada już ujednolity system i wytworzyło też pewne granice swego zasięgu. Stało się to wynikiem: 1) twórczej działalności uczonych, teoretyków i praktyków prawa oraz organizacji prawnych i lotniczych, 2) prawodawczej działalności państw, ich organów i instytucyj międzynarodowych, jako emanacji państw.

W końcu podnieść należy ważny moment stosunku prawa lotniczego do innych działów prawnych i zapytać: czy prawo lotnicze zmieniło dotychczasowe pojęcia prawne? Nie! Prawo lotnicze wprowadziło szereg uzupełnień do dotychczasowych pojęć prawnych, a przez uzupełnianie ich podniosło w pierwszych dyskusjach nad swymi ideami studia nad analogiami prawnymi.

W myśl dotychczasowych zasad stosowania norm prawnych posługiwano się normami specjalnymi, skoro ich brakowało, posługiwano się normami ogólnymi. Gdy i tych brakowało, przyjmowało się najodpowiedniejsze rozwiązanie w zastosowaniu norm utartych. W pierwszych poczynaniach prawnych lotnictwa zastosowano analogię prawa morskiego i wtedy zaznaczył się silny wpływ zasad tego prawa. Ten okres, w którym odbywała się olbrzymia ewolucja w rozwoju i zastosowaniu lotnictwa do potrzeb codziennych ludzkości, wyrobił samodzielność własnej dziedziny prawnej wzorowanej na analogiach prawa morskiego. Prof. Dr Przybyłowski tak precyzuje swój pogląd w pracy „Kilka uwag o znaczeniu rejestru statków powietrznych w zakresie praw rzeczowych”: „wprowadzie okres rozkwitu tendencyj do takich zapożyczeń należy już do przeszłości; obecnie bowiem przeważa raczej tendencja do usamodzielnienia się prawa lotniczego, co jest w zasadzie słuszne, gdyż niewątpliwa odrębność istniejącej w lotnictwie sytuacji faktycznej wymaga dostosowanego do niej odrębnego unormowania. Niemniej jednak podkreślić należy, że w całym szeregu współczesnych systemów prawnych obowiązują różne

prawidła prawa prywatnego lotniczego, wyraźnie zaczerpnięte z prawa morskiego“.

Nowoczesność zagadnienia jakim jest lotnictwo w każdej dziedzinie życia międzynarodowego, państwowego i społecznego pchnęła wiedzę prawną tak szybko na przód, że stała się ona popularną nie tylko w kołach prawniczych. Prawo lotnicze to już nie kilka norm specjalnych uzupełniających prawo powszechne lecz to dział samodziśny o samodzielnej doktrynie i ujęciu.

4. PRAWO LOTNICZE CZY POWIETRZNE

Pytanie to postawiłem ze względu na nomenklaturę, spotykaną u różnych narodów. Uważam dlatego za konieczne poświęcenie kilku uwag tej kwestii, ze względu na nasze określenie „prawo lotnicze“ i zapytanie jaka jest właściwsza nazwa: czy prawo lotnicze, czy powietrzne?

Nazwy „Prawo lotnicze“ (*droit aérien*) użył po raz pierwszy André — Henry Couannier w 1909 r. w swych pierwszych wykładach w świeżo powstałej „Ecole Supérieure d' Aéronautique“. — Cykl tych wykładów prawnych na tej uczelni technicznej lotnictwa jest równocześnie pierwszym zarysem nauki prawa lotniczego i jest stale utrzymywany na wszystkich tamtejszych kursach dla całości zagadnienia lotniczego. W innych państwach prawo lotnicze, jako odrębna dziedzina naukowa, została później uznana. Stale rozwijające się lotnictwo wpływało na rozbudowę tego działu prawa i dziś nie ma już wprost państwa na świecie, gdzieby prawo lotnicze nie zostało uznane jako samodzielna dziedzina prawa, mająca stałą łączność ze wszelkimi zagadnieniami prawnymi.

Nasze określenie i czeskie (*letecke prawo*) w porównaniu z innymi określeniami, jak niemieckie „*Luftrecht*“ lub „*Luftfahrtrecht*“ lub „*Luftverkehrsrecht*“, francuskie „*Droit Aérien*“, angielskie „*the law of the air*“, włoskie „*diritto di aero*“ (*aeronautico*), rosyjskie „*wozdušnoje prawo*“, — wyczerpuje najlepiej swój przedmiot zainteresowania i nasz przedmiot prawa. Ujmowa-

nie nazwą „prawo powietrzne“ jest zbyt szerokie, gdyż wtedy należałoby włączyć wszystkie ujęcia prawne sposobów wyzyskiwania przestworzy i powietrza dla celów użyteczności ludzkiej na korzyść człowieka. Prawo powietrzne obejmuje wszelkie prawidła, które regulują przejawy stosunków człowieka do powietrza, zaś prawo lotnicze reguluje kwestię stosunków wynikłych z ruchu lotniczego czy żeglugi powietrznej. W obydwóch ujęciach „prawo powietrzne“ i „prawo lotnicze“ jest przedmiotem podlegającym prawnemu unormowaniu. Powietrze musimy rozróżnić jako materię gazową, którą oddychamy i jako przestworza powietrzne, w których znajduje się ta materia gazowa, ten substrat ośrodka aero-atmosferycznego, służącego ludzkości do technicznego użytku (lotnictwo, telefon, telegraf, radio, telewizja, przenoszenie energii elektrycznej itp.). W pierwszym znaczeniu powietrze nie posiada ekonomicznego znaczenia, czyli nie jest obiektem o znaczeniu gospodarczym, takiej materii prawo nie wyczerpuje. Jest to materia o prawnym znaczeniu „*res omnium communis*“. W drugim znaczeniu stanowi ono przedmiot prawnego ujęcia, które rozpoczęły doktryny prawne w okresie przedwojennym w teoriach prawnych. Dziś przestworza ograniczono zwierzchnictwem państwowym i w ten sposób zamknięto pojęcia prawnego znaczenia tej materii.

W literaturze prawa lotniczego znajdujemy szereg uwag na temat samej nazwy naszego działu prawnego. Wspomniałem wyżej, że tę dziedzinę nazwał po raz pierwszy prawem lotniczym „*droit aérien*“ André Henry Coüannier, precyzując zadania tej dziedziny prawa w „*Revue Juridique de la loc. Aér*“. Mimo podniesionych wtedy zarzutów na temat nazwy została we Francji ona jednak przyjęta jako najodpowiedniejsza dla żeglugi powietrznej. *Droit aérien* i *droit aéronautique* to dwie nazwy, które we Francji starano się przeciwstawić sobie — „*droit aérien*“ to dziś już ustalony termin. W Niemczech również użyto dwóch, a właściwie trzech terminów „*Luftrecht*“, „*Luftfahrtrecht*“ oraz trzeci „*Luftverkehrsrecht*“.

Ten ostatni był wysuwany, ale uznano go za najmniej popularny. Pierwsza nazwa odpowiadałaby francuskiej nazwie „droit aérien“, druga zaś nazwie „droit aéronautique“. Przyjęła się nazwa „Luftrecht“ i dziś nie ma już pod tym względem żadnych zastrzeżeń. W Niemczech w 90 latach XIX w. termin „Luftrecht“ już był używany, lecz w innym znaczeniu — były to przepisy sanitarne, mające na celu zabezpieczenie czystego powietrza, szczególnie w przedsiębiorstwach przemysłowych. Zmiana pojęcia co do używania atmosfery wprowadza również zmianę w terminologii w dawnym określeniu „Luftrecht“, tj. w przepisach sanitarnych, mających na celu zabezpieczenie czystego powietrza. Na temat nazwy znajdujemy w pracy Goffa *) szeroką wzmiankę, gdzie on stwierdza, że nazwa „droit aérien“ dla żeglugi powietrznej nie jest też wyczerpująca, gdyż dla samego lotnictwa jest ona za ogólna. Właściwie „droit aérien“ wyczerpuje całość wszystkich użyteczności człowieka w powietrzu, zaś żegluga powietrzna jest głównym punktem tych użyteczności. Należą do tych użyteczności telegrafia i telefonia bez drutu, telemechanika, — powinny one więc znaleźć swój wyraz w pojęciu „droit aérien“. Tym czasem termin ten „droit aérien“ nie wyraża sam tego znaczenia, lecz tylko objawy działalności lotnictwa w eterze atmosferycznym. Goff wypowiada zdanie, że z jego punktu widzenia jest za późno dla zmiany znaczenia terminologii używanej i nie proponuje przyjąć jakiejś innej. Obecna jest w powszechnym użyciu i mówi się o „droit aérien“ jako o tym, co rozumie się w żegludze powietrznej. Pod to pojęcie podciągnąć można by wszystkie objawy działalności ludzkiej w przestworzach — Goff uznaje więc za „droit aérien“ wszystko, co wiąże się z żeglugą powietrzną. Wszystkie inne objawy działalności ludzkiej w przestworzach, jak telegrafia bez drutu, przesyłanie energii elektrycznej oraz wszystkie inne sposoby używania atmosfery (np. reklama świetlna na niebie, przesyłanie głosu i świa-

*) „Traite théorique et pratique de droit aerien“

tła oraz tp.) nie wchodzą w pojęcia „droit aérien“. Prawo lotnicze według niego jest to wszystko to, co odnosi się do używania atmosfery przez środki transportowe, które służą do jej wykorzystania. Więc w pojęcie prawa lotniczego (droit aérien) wchodzi całkowite używanie atmosfery dla powietrznych transportów handlowych, wojskowych i użytku lotniczych służb publicznych. Wchodzi również tu wszystko, co wiąże się z żeglugą powietrzną, naturalnie to co rozumie się jako urządzenia ziemne dla użytku żeglugi powietrznej, co nazywa się infrastrukturą (przyziemia). I kończy tymi słowami: „nous verrons ce qu'il faut entendre par ce terme et qui regarde la sécurité, la météorologie, la T. S. F., la navigabilité, etc.“. Podobnie ujął prawo lotnicze (droit aérien) prof. Ambrosini w swoich wykładach w Institut Hautes Etudes Internationales (le droit international aérien 1934—35 Paryż) nazywając „le droit en général, en miniature“ powiedział, że prawo lotnicze kieruje stosunkami pochodzącymi od żeglugi powietrznej.

Podobnie do ujęcia Goffa podaje prof. Pereterski (profesor Uniwersytetu w Moskwie i jeden z głównych twórców i pracowników rosyjskiego Instytutu prawa lotniczego tak swój pogląd w pracy) „soderżanje i sistema wozdusznoho prawa“: termin „wozdusznoje prawo“ powinien byłby oznaczać dyscyplinę prawną, która zajmuje się wszelkimi sposobami wykorzystywania powietrza i przestworzy powietrznych. Dyscyplina ta miałaby część ogólną (prawo państwowe i osób prywatnych nad przestworzami powietrznymi) i część specjalną, w której rozróżniano by się oddzielnie sposób wykorzystywania powietrza i przestworzy powietrznych. W tę część wchodziłyby także zagadnienia jak: o prawach właściciela ziemi nad słupem powietrza (a także — zagadnienia prawa sąsiedztwa), zagadnienia sanitarne i prawa „wozdusznych soobszczyenj“, (prawo powietrznych przedsięwzięć), które dzieliłoby się na prawo radiowych przekazywań, prawo ruchu powietrznego. Stwierdza Pereterski, iż nazwa „wozdusznoje prawo“ jest niewłaściwa, gdyż prawo to w po-

jęciu tak ogólnym jest obecnie abstrakcyjne, i należałoby przyzwyczajać się do nazwy „prawo wozdusznych peredwyżenij“ (prawo powietrznych przedsięwzięć). Nieodmienną od tych stanowisk na temat samej nazwy jest kwestia nazwy w Italii, gdzie przyjęta dziś nazwa „diritto aeronautico“ jest najbliższą traktowanej materii, oraz w innych państwach, — jednak stwierdzić należy, że w wielu językach nazwa jest zbyt szeroka, bo określa tę dziedzinę jako prawo powietrzne lub żeglugi powietrznej i w tym tkwi cała trudność. Nasza i czeska nomenklatura jest najszcześliwszą i dlatego nazwa ta u nas nie budzi zastrzeżeń.

W dalszym ciągu przedstawię opinię profesorów, pierwszego w Polsce Studium naukowego nad prawem lotniczym, którym był kurs prawa lotniczego w roku 1936/37 na Uniwersytecie Jana Kazimierza we Lwowie. Prof. dr Bigo w swych wykładach pt. „Studium porównawcze ustawodawstw lotniczych“ taką wypowiada opinię na temat określenia nazwy: „Zaraz na wstępie naszego zagadnienia należy zaznaczyć, że dla prawa lotniczego istnieje poważna różnorodność terminologii. Mamy nazwy „droit aérien“, „Luftrecht“, względnie „Luftverkehrsrecht“, „diritto aero“, „the law of the air“ no i nazwę prawo lotnicze. Trzeba przyznać, że nazwa nasza, nasza nomenklatura jest najbardziej dokładna i precyzyjna, określa bowiem dokładnie i ściśle, co jest przedmiotem prawa lotniczego. Tamte nazwy są albo za szerokie albo znów za ciasne. Nazwa „Luftrecht“ czyli „prawo powietrzne“ to pojęcie bardzo szerokie; można w nie włączyć wszelkie sposoby wyzyskiwania atmosfery np. radiotelegrafia, telefonia i inne. Inni proponują znowu inną nazwę ze szczególnym podkreśleniem momentu komunikacyjnego np. „Luftverkehrsrecht“. To jednak jest za ciasne pojęcie: nie obejmuje bowiem np. lotnictwa sportowego czy wojskowego. W naszej zaś nomenklaturze mieszczą się nie tylko te wszystkie pojęcia ale także i infrastruktura lotnicza tzn. wszelkie urządzenia na lądzie potrzebne dla samolotów jak np. lotniska

czy inne budowle lotnicze. Prawo lotnicze obejmuje nie tylko stosunki wynikające z przelotów ale też i przepisy dotyczące pasażerów, bagażu, poczty, ubezpieczeń i inne.“

Profesor dr Przybyłowski w swych wykładach „Lotniczego prawa prywatnego“, rozpatrując sytuację prawa powietrznego z punktu widzenia prawa prywatnego, tak mniej więcej ujął swój pogląd: „Kwestia ta była rozpatrywana z dwóch punktów: 1) ze strony publiczno-prawnej i 2) jako kwestia praw prywatnych do przestrzeni powietrza (zasada własności gruntu i wolności żeglugi powietrznej). Tu należy zaznaczyć, że co innego jest: 1) powietrze — a co innego 2) przestrzeń powietrzna. Powietrze to coś, z czego wszyscy mogą dowolnie korzystać, to *usus publicus*. Pojęcie przestrzeni powietrznej przeszło ostatnio w nauce ewolucję: wyszło się od zasady praw właściciela gruntu do przestrzeni powietrznej, a potem przez interpretację ograniczono to prawo“. A za tym prof. dr Przybyłowski jak wielu prawników zagranicznych (np. prof. Giovanni Lalla z Palermo) odróżnia podwójny charakter powietrza. Z tym też łączy się pojęcie prawa lotniczego i prawa powietrznego.

Dla uzupełnienia tego stanowiska rozpatrzmy kwestię określenia z punktu widzenia samego charakteru powietrza. Istnieją 3 wymiary, w których ziemia, woda i powietrze stoją na tym samym stanowisku, — niema tu żadnych różnic w ujmowaniu tych 3 stref globu ziemskiego. Dalej to samo stanowisko zajmują rejony działalności żywiołów w stosunku do ziemi, powietrza i wody. Skoro prawo dawniej ściśle określało normy dla dwóch wymiarów, a tylko w trzecim wymiarze ograniczało się do pewnej wysokości czy granicy rzymskiej *utilitatis* (*moensura facienda est*) — to dlatego, że ówczesny człowiek nie oceniał ściśle wartości powietrza. Może ocenił i pokonał je wcześniej, lecz narzucił mu swe normy później. Gdy zaczął zdobywać przestworza, użył analogii prawa morskiego. Czy słusznie? Bezwzględnie nie! Analogia zasad morskiego prawa z prawem lotniczym jest niemożliwa, z powodów następujących: Morze jest położone

obok obszaru państwowego i jest jego dalszym przedłużeniem (prawo międzynarodowe uznaje morze terytorialne i morze otwarte), przestworza powietrzne leżą nad obszarem państwa. Czyny zdziałane na morzu nie mają wpływu bezpośredniego na obszar państwowy, zaś takie czyny zdziałane w przestworzach mają wpływ i to bezpośredni np. zrzućcie ciężaru itp. na obszar pod nim leżący. A zatem zasada dziś przyjęta zwierzchnictwa nad strefą powietrzną wyczerpuje ten specjalny sposób prawnego załatwienia się z zagadnieniem wartości prawnej przestworzy. Inne normy prawne, na które natknęło się lotnictwo, musiały też ulec zmianie i tych też prawo lotnicze nie mogło zasymilować. Własność nad słupem powietrznym musiała otrzymać pewne ograniczenia dla rozwoju lotnictwa. Lotnictwo ze względu na swój charakter międzynarodowy musiało wytworzyć wspólne normy i wytworzyło w stosunku do przestworzy powietrznych normy wspólne o charakterze międzynarodowym. Co do innych wartości powietrza nie określono dotychczas wspólnych norm. Dlatego możemy powiedzieć śmiało, że istnieje międzynarodowe prawo lotnicze, zaś powietrzne prawa niema w takim znaczeniu. Jeżeli istnieją normy prawa powietrznego — to istnieją one w formie przepisów dodatkowych w poszczególnych państwach, lecz można je określić prawem specjalnym, np. w Anglii Akt o narodowej zdrowotności, wydany w roku 1875 mówi o powietrzu nad ulicami i ten przepis jest uważany za jeden z kategorii przepisów prawa powietrznego. W Niemczech były też wydane w drugiej połowie XIX wieku przepisy zdrowotne dla różnych zakładów przemysłowych. Te przepisy są o charakterze uzupełniającym prawo ogólne. Stwierdzamy więc, że uznajemy podwójne określenia prawne dla powietrza: 1) powietrze — przedmiot powszechnego użytku, określone przez prof. dr Przybyłowskiego jako „usus publicus“ czyli „res omnium communis“. Dzisiejsze określenia prawne nie nadają temu substratowi użytku ogólnego wartości gospodarczych, a mogą nakreślać jedynie granice postępowania, nie psu-

cia lub zanieczyszczania tego substratu użytku powszechnego. Wprawdzie istnieją konwencje międzynarodowe, zakazujące prowadzenia wojny gazowej i bakteriologicznej (i tu możnaby tworzyć pewien osobny dział prawa lotniczego) — lecz nie daje to nam jeszcze jakiejś całości omawianych dziedzin prawa powietrznego. 2) Powietrze — przestworza służące celom żeglugowo-lotniczym. Jest to materia gazowa o wartościach mechanicznych, które stanowią istotę tak lotu jak i przenoszenia energii elektrycznej i innej (radio, telefon itp.).

Prawo powietrzne nie było przez nikogo w całości ujęte tak, by wyczerpywało: 1) normy co do oddychania i innego użytku powszedniego powietrza, 2) normy co do użytkowania powietrza w miastach, wsiach itp., 3) normy co do zakazu zanieczyszczania powietrza (z tym związane jest międzynarodowe prawo prowadzenia wojny gazowej i bakteriologicznej), 4) normy co do wykorzystania powietrza do celów gospodarczych, np. wiatraki, turbiny powietrzne, żagle itp., 5) normy co do wykorzystania powietrza jako materii gazowej służącej celom mechanicznym, np. lataniu, telegrafii, radiotelegrafii, telefonii a nawet roznoszeniu głosu, wszelkie dźwięki i światło (reflektory, reklamy świetlne na niebie itp.). Ujęcie tych wszystkich norm wykorzystywania powietrza da nam dopiero prawo powietrzne. Reasumując powyższe wywody wypowiadam się za zapatrywaniem, które podał prof. dr Bigo: Prawo powietrzne to określenie bardzo szerokie, zaś lotnicze to określenie ścisłe. Prawo lotnicze zatem normuje wszelkie stosunki wynikłe z żeglugi powietrznej.

5. PODZIAŁ DZIEDZIN PRAWNYCH W P R A W I E L O T N I C Z Y M

Dyskusje na temat autonomii prawa lotniczego przyniosły równocześnie ze sobą problem podziału tegoż prawa na poszczególne dziedziny. Skoro dziś oceniamy, że prawo lotnicze jest prawem autonomicznym czyli specjalnym działem prawa o samodzielnej doktrynie prawnej i systematyce, (a nie jest to tylko kilka norm specjalnych, zmieniających nieznacznie tylko dotychczasowe zasady prawa powszechnego) — to musimy również w całości tego prawa znaleźć grupy, stanowiące pewne działy. Mamy więc prawo lotnicze publiczne i prawo lotnicze prywatne. Kwestią wewnętrznego podziału prawa lotniczego spoczątku zajmowano się jedynie z okazji różnych konferencji przy tworzeniu instytucji prawa lotniczego, następnie z ich rozwojem przychodzi kolejne teoretyczne studiowanie danej, tworzonej instytucji i jej działalności. Stąd powstają dyskusje, prace i materiały naukowe, które pozwalają na ujęcie całości zagadnienia. Międzynarodowa Konwencja Lotnicza w roku 1919 zawierana była w tym okresie czasu, gdy nie istniały jeszcze tak zróżniczkowane pojęcia prawne w zakresie lotnictwa. Sam fakt tworzenia Konwencji Lotniczej stanowi o zrozumieniu samodzielności tego działu prawnego. Rozwój lotnictwa cywilnego zahamowany wojną światową nie wykształcił rozmaitych dziedzin, które z kolei wyrobiły te właśnie działy prawa lotniczego. Konieczność prawnego ujęcia ujawniła się najpierw w dziedzinie prawa publicznego. Dlatego też Konwencja w roku 1919 jest aktem twórczym przede wszystkim w dziale

lotniczego prawa publicznego. Stała się ona osią dokoła, której tworzyły się zasady prawne wszystkich państw, ustalających swe wewnętrzne prawo lotnicze. Ustawy lotnicze oraz różne rozporządzenia i przepisy wprowadzały dalsze uzupełnienia prawne. Najstarsze ustawy lotnicze, wydawane od 1921—1925 roku uwzględniały już podział na prawo publiczne i prywatne, a nawet wprowadziły szczegółowy podział zagadnień prawnych. Ten podział na publiczne i prywatne prawo lotnicze utrzymał się stale, a równocześnie z rozwojem lotnictwa cywilnego, a przede wszystkim komunikacyjnego, powstają konieczności umów o charakterze prawnoprywatnym. Rozwijające się potrzeby lotnictwa komunikacyjnego dały swój wyraz powstaniu takich międzynarodowych instytucji jak Comité des Transports par air w Międzynarodowej Izbie Handlowej, Konferencje międzynarodowego lotniczego prawa prywatnego, I. A. T. A., C. I. T. E. J. A. itp. Na konferencjach lotniczego prawa prywatnego powstaje problem podziału prawa lotniczego. W pierwszej linii starano się ustalić zasady prawa prywatnego i wyeliminować poszczególne zagadnienia z całości materiału prawnego. Konferencje te w latach 1925 do 1926 ustaliły program prac, dzieląc materiał prawa prywatnego w 4 komisjach, które wyczerpują następujące zagadnienia: I. Komisja: 1) narodowość statków powietrznych, 2) rejestr aeronautyczny, 3) własność, współwłasność, jej układ i przeniesienia, 4) prawa rzeczowe, hipoteka, przywileje i zajęcie (sekwestr). II. Komisja: 1) sposób transportów (transporty handlowe, turystyczne itp.), 2) list przewoźny, 3) odpowiedzialność przewoźącego względem wysyłających towary i pasażerów, 4) zrzucanie ładunków i awarie, 5) najem statków powietrznych. III. Komisja: 1) szkody i odpowiedzialność względem osób trzecich (lądowanie, zderzenie, zrzucenie), 2) granice odpowiedzialności (ograniczenia ryczałtowe, zrzeczenie), 3) ubezpieczenia. IV. Komisja: 1) stanowisko prawne komendanta i personelu, 2) wypadki personelu i ubezpieczenia, 3) stanowisko prawne

pasażerów, 4) prawo, dające się zastosować do czynów i aktów na pokładzie statków powietrznych. — C. I. T. E. J. A. ustaliwszy działy lotniczego prawa prywatnego tym samym oddzieliła je od drugiego działu, tj. prawa publicznego. już ustalonego ogólnie w Konwencji z roku 1919. — W ten sposób przedstawiałaby się strona formalna uznawania pewnych dziedzin prawa lotniczego w oficjalnych lotniczych organach międzynarodowych i władzach państwowych.

Drugą stroną kształtowania się zasad prawnych stanowią dyskusje, prace, wykłady powszechne i uniwersyteckie, prasa prawniczo - lotnicza, prasa lotnicza oraz wszelkie głosy pisarzy, profesorów i specjalistów prawa lotniczego. Pierwszy Instytut Prawa lotniczego założony przez prof. Schreibera w roku 1923 w Królewcu wyraźnie rozgraniczył oba działy prawa lotniczego na prawo publiczne i prywatne. Zaczęły się tam też zarysowywać poszczególne działy prawne na tle studium porównawczego różnych ustawodawstw. Pismo wydawane przez ten Instytut „*Zeitschrift für das Gesamte Luftrecht*“ miało mieć na celu, przez stały udział w nim specjalistów różnych krajów, zgrupowanie pewnych opinii i dyskusyj zmierzających do ustalenia wspólnych pogrupowań materiałów prawnych. Dwa tomy tego pisma (za rok 1926 i 1927) nie spełniły wprowadzić swego zadania w całości ale przez ogłoszenie kilku ustaw lotniczych dały dużo materiału dyskusyjnego. Równocześnie nawiązany w ten sposób kontakt naukowy ułatwił wewnętrzny układ materii prawa lotniczego. Podnieść należy, że podział ten odbył się na tle ogólnych zasad prawnych mimo nieraz bardzo daleko idących propozycji i pomysłów poszczególnych specjalistów. Inne pisma prawniczo-lotnicze a przede wszystkim *Revue Juridique de la Locomotion aérienne* (wydawane od 1910 roku), reprezentujące myśl prawną lotnictwa, ustaliły pojęcia podziału dziedzin prawa lotniczego. W ten sposób wyrobił się następujący podział: mamy więc prawo lotnicze publiczne i prywatne z wewnętrznym podziałem takim, jakie posiada prawo

powszechnie. Mówiąc o podziale prawa lotniczego należy przytoczyć zdania i stanowisko czołowego prawnika włoskiego Antonio Ambrosini (wykład w Institut Hautes Etudes Internationales 1934—1935), która to opinia wyczerpuje podział według dziś przyjętych zasad. Ambrosini nazywając prawo lotnicze „le droit en general, en miniature“ powiedział, że prawo lotnicze kieruje stosunkami, mającymi początek lub związek z żeglugą powietrzną. Stosunki te mogą być publiczne lub prywatne, mamy także lotnicze prawo publiczne i prywatne. Prawo publiczne znów dzieli się kolejno na prawo lotnicze administracyjne, karne i skarbowe, zaś lotnicze prawo prywatne na cywilne i handlowe. Dalej Ambrosini dzieli prawo lotnicze na krajowe i międzynarodowe i w końcu na prawo lotnicze pokoju i wojny. W ten sposób przeprowadził Ambrosini podział prawa lotniczego, uznając w poszczególnych działach zupełne prawo, w nim jednak system prawny posiadający autonomię w stosunku do innych zagadnień prawnych. Systematyka podziału Ambrosiniego, szeroko komentowana w kołach naukowych Italii, została przyjęta przez te koła jako ogólnowłoska. Instytut międzynarodowego prawa lotniczego w Rzymie kierowany przez prof. Ambrosiniego reprezentuje ten właśnie system podziału prawa lotniczego. Wśród włoskich specjalistów prawa lotniczego jak: Giannini, Lala, Cogliolo, Cacopardo, Savoia, nie podjęto żadnych innych propozycji podziału wewnętrznego. Częściowo różni się sposobem ujęcia Fragali, który uznaje całkowitą samodzielność prawa lotniczego, przy czym gdy prof. Ambrosini wychodzi od zasady wartości międzynarodowej i czyni w nim podział, — Fragali uznaje prawo lotnicze jako całość w sobie, a w nim poszczególne działy, których uzupełnieniem jest prawo wewnętrzne. Ambrosini wychodzi od zasady takiej, że normy prawa lotniczego ustalały i ustalają się na tle międzynarodowych umów — one wytwarzają wspólną podstawę prawną, na nich dopiero opiera się prawo wewnętrzne. A zatem charakter prawa lotniczego jest międzynarodowy

jako norm wspólnych (konwencja 1919 r. i konwencje prawa prywatnego). Tu zaczyna się uzasadnienie jego samodzielności, gdyż prawo lotnicze stanowi własne komórki organizacji międzynarodowej, które jako odpowiednik w poszczególnych państwach posiadają specjalne komórki krajowe. Na podstawie tego międzynarodowego charakteru dokonuje się dopiero podział wewnętrzny, gdyż podziału dokonały też organizacje międzynarodowe. Ten wewnętrzny podział przedstawiony wyżej jest schematem Ambrosiniego, uznanym przez wszystkich we Włoszech, a przez autorów francuskich, jak Goff, przyjętym w całości. Ze swej strony uważam go za najrealniejszy w dzisiejszym systemie prawa lotniczego.

Fragali uznający całkowitą samodzielność prawa lotniczego, tym zbliża się do naszego autora adw. Kaftala lecz nie tak krańcowo, gdyż uznaje schemat podziału wewnętrznego prof. Ambrosiniego, którego jest uczniem. Fragali jedynie nie stawia na pierwszym miejscu charakteru międzynarodowego, a twierdzi: „prawo lotnicze to prawo samodzielne o swojej wewnętrznej strukturze, uzupełnieniem jego jest prawo międzynarodowe i wewnętrzne“. Są to dyskusje ściśle o znaczeniu teoretycznym, gdyż obaj ci specjaliści włoscy są wyznawcami teorii samodzielności działu, jakim jest prawo lotnicze, boć prof. Ambrosini jako kierownik katedr prawa lotniczego na Uniwersytecie w Rzymie, w Scuola Superiore Ingegneria Aeronautica w Rzymie i kierownik instytutu prawa lotniczego w Rzymie, a nadto jako twórca tych instytucyj naukowych chyba dowodnie rozstrzygnął swą działalnością na korzyść samodzielności prawa lotniczego jako działu w całości zagadnień prawnych.

Podział francuski w zasadzie nie różni się od przyjętego w ogólności. Francuscy specjaliści prawa lotniczego są współtwórcami obecnego podziału. Wykłady prof. Ambrosini'ego, Giannini'ego, Pitard'a (prof. szwajcarski, wybitny przedstawiciel doktryny prawa międzynarodowego i pojęć prawnych przestworzy) w różnych

uczelniach i organizacjach francuskich stały się łącznikiem między opinią prawniczą Francji a badaniami i teoriami naukowymi, reprezentowanymi przez tych wybitnych znawców. Literatura francuska prawniczołotnicza dostarcza nam obrazu francuskiego systemu podziału prawa lotniczego. W pierwszym rzędzie zacytować należy A. Henry Coüannier, jednego z twórców systemu studiów prawnych lotnictwa Francji. Ten wybitny znawca od pierwszego numeru „Revue juridique de la Locomotion aérienne“, którego to pisma był założycielem i wydawcą, reprezentuje stale podział ogólnie przyjętych zasad. Jako profesor prawa lotniczego w Ecole Supérieure d'Aéronautique od 1910 r., w uniwersytecie paryskim i innych uczelniach taki właśnie podział stale podaje. W tym miejscu wymieniam największe dzieło francuskie z dziedziny prawa lotniczego Goff'a (Marcel Le Goff: *Traité théorique et pratique de Droit Aérien* — Paris 1934), który analizując francuską ustawę lotniczą z dnia 31 maja 1924 r. powiada, że ustawa ta przyjęła podział na: prawo publiczne i prywatne. Wykazuje, że Francja uznała za swój podział to, co stanowi zasadę różnych międzynarodowych organizacyj, które opierają się o porozumienie narodów i podpisywanych konwencji, a dla których istnieje następujący porządek: prawo publiczne to konwencja z 13 października 1919 r. i C. I. N. A., prawo prywatne — to konferencje międzynarodowe prawa prywatnego lotniczego i Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens. Podkreśla zdecydowanie „les problemes se rangent naturellement dans cette division sagement conservée“. Następnie mówi, że w organizacjach oficjalnych lub całkowicie wolnych, które zajmują się kwestiami prawa lotniczego, widzi się stale dwa wielkie działy: lotnicze prawo publiczne i prywatne. A jeśli chodzi o projekt Kodeksu Lotniczego, opracowanego przez Comité Juridique Internationale de l'Aviation, gdzie poza dwoma wymienionymi głównymi działami istnieją księgi następujące: III księga prawa administracyjnego lotniczego, IV. Księga skarbowego prawa

lotniczego, V. Księga karnego prawa lotniczego stwierdza, że ten dalszy podział nie jest specjalnie konieczny, gdyż „les deux seules divisions utiles sont celles de droit public et de droit privé aérien“. Do całego szeregu opinii i prac pod tym względem wybitnych francuskich prawników (jak prof. Berthélemy, prof. Ripert, prof. Couannier, Sudre, Hamel, Troabas, Roper, Kroel, Lapradelle) należy dołączyć pismo *Droit Aérien* (dawne *Revue J. de L. Aér.*) inne pisma prawnicze i całą prasę lotniczą, — to wszystko reprezentuje jedną wspólną systematykę prawa lotniczego. Podnieść należy, że system studiów prawa lotniczego nie jest tak ujęty, by przedstawiał jedną spójną całość. Prawo lotnicze stanowi na uniwersytetach tylko studium uzupełniające, zaś jako przedmiot samodzielny mieści się w programie wykładów *Ecole Supérieure d'Aéronautique*, *Institut Hautes Etudes Internationales* oraz na różnych specjalnych kursach organizowanych przez instytucje prawnicze i lotnicze. Również niektóre uniwersytety francuskie wcielają prawo lotnicze do programu wykładów wydziału prawa, co jednak nie nosi stałego i trwałego charakteru. Mając w Paryżu siedzibę takich instytucyj jak C. I. N. A., C. I. T. E. J. A., F. A. I. i inne, Francuzi stworzyli w swych studiach materiał naukowy przede wszystkim w dziale międzynarodowego prawa lotniczego.

Niemiecki podział, rozpoczęty pracami Instytutu prawa lotniczego, dziś jest kontynuowany przez następcę śp. prof. Schreiber'a prof. Oppikofera, Mangolda i Haupta. Dzisiejsi kierownicy tego Instytutu, obecnie w Lipsku, jako specjaliści i profesorowie prawa handlowego na Uniwersytecie w Lipsku, faworyzują wśród innych działów przede wszystkim zagadnienia prawa prywatnego. W podziale zaś tego prawa uznają prawo cywilne, handlowe i asekuracyjne. To ostatnie oparte jest na zagadnieniach komunikacyjno-transportowych. Drugi Instytut niemiecki (*Verkehrswissenschaftliches Institut für Luftfahrt*) w Stuttgarcie, reprezentujący techniczno-gospodarczą stronę żegluga powietrznej jest dalszym uzupeł-

nieniem lipskiego Instytutu pod względem komunikacyjno-handlowym i w ogóle polityczno-gospodarczym. Wprawdzie kompletowany tam materiał przedstawia wartość pomocniczą dla działu lotniczego prawa prywatnego, tym nie mniej tworzy całość zagadnienia. Kwestia podziału prawa lotniczego w kołach naukowych Niemiec jest rozwiązana, ma już ustaloną systematykę i nie budzi ona u nikogo szczególnego zainteresowania.

W innych państwach, jak Anglii, St. Zjednoczonych, Holandii i innych, podział prawa lotniczego kształtuje się na zasadach przedstawionych wyżej, a literatura tych narodów świadczy o stałym pogłębianiu się zasad prawa lotniczego na podstawie współpracy międzynarodowej, tj. instytucyj służących tym celom (C. I. N. A., C. I. T. E. J. A., I. A. T. A.).

Rosja stanowi w systemie prawa lotniczego jak i w wielu innych dziedzinach grupę odrębną. Mówić możemy o tym podziale na podstawie prac rosyjskich autorów oraz na podstawie prac sekcji prawa lotniczego Ossoawiachimu. I tak zacząć należy ten dział od prac prof. Pereterskiego, który w 1922 r. wydał kurs prawa lotniczego, (uzupełnił go w 1923 r.) Podział prof. Pereterskiego podałem wyżej w rozdziale 2-gim, gdzie cytowałem jego stanowisko na temat nazwy naszego działu prawa, z którą to kwestią łączy się opinia Pereterskiego w sprawie podziału. Jeżeli zaś chodzi o ujęcie materiału, wchodzącego w zagadnienia prawne, to Pereterski tak je grupuje: pojęcie prawa lotniczego, historia prawa lotniczego, prawo do przestrzeni powietrznej, środki żeglugi, i komunikacji powietrznej, przepisy dotyczące lotów, specjalne gwarancje zapewniające i zabezpieczające interesy państw i ludności, przedsiębiorstwa lotnicze, przepisy regulujące: transporty powietrzne, publiczne loty sportowe i przepisy karne, odpowiedzialność cywilna, reglamentacja wojny powietrznej. Łachtin, jeden z pracowników sekcji prawa lotniczego, a zarazem doradca prawny Ossoawiachimu, podaje taki schemat podziału:

zagadnienia z dziedziny prawa międzynarodowego publicznego, międzynarodowego, prywatnego, krajowego, administracyjnego, gospodarczego, cywilnego i karnego. W ten sposób przedstawiałby się schemat podziału i ujmowania prawa lotniczego w dzisiejszej Rosji sowieckiej przez tamtejszy instytut, którym jest wspomniana sekcja prawa lotniczego Ossoawiachimu.

Z przeglądu systemu i podziału wewnętrznego prawa lotniczego w poszczególnych krajach widzimy dziś już ustalony typ podziału, który zareprezentował w najprostszych ramach prof. Ambrosini. Można już dziś zaobserwować w systemie prawa lotniczego wspólną metodę podziału dziedzin wewnętrznych, a nawet pewne różnice ujęć materiału prawnego niezbyt odbiegają od zasad wyżej podanych.

U nas dotychczas w sprawie podziału dziedzin prawa lotniczego oraz systemu nikt specjalnie się nie wypowiedział. Właściwie przyjęto tylko zasady ustalone za granicą. Kilka dotychczasowych konferencji z okazji prac nad naszą ustawą lotniczą oraz nad rozporządzeniami do niej nie dają żadnego obrazu naszego systemu. W dyskusjach i pracach dotychczas w materii prawa lotniczego zabierał najwięcej głos adwokat Kaftal.

Układ wewnętrzny naszej ustawy lotniczej podkreśla naszą systematykę prawa lotniczego. Wprawdzie układ ten nie jest zbyt umiejętny, lecz podkreśla dwa działy prawa lotniczego tj. prawa publicznego i prywatnego, a tworząc odrębny rozdział „Postanowienia karne“ wyodrębnia prawo karne jako grupę samodzielnią w prawie lotniczym. Jako sposób naukowego podziału dziedzin prawa lotniczego podaję podział jaki zastosowaliśmy na naszych kursach prawa lotniczego Uniwersytetu Jana Kazimierza we Lwowie. Uznaliśmy, jak i wzory zagraniczne, dwie zasadnicze grupy zagadnień prawnych tj. prawo publiczne i prywatne. Dalszy podział uwydatnia następujące działy: w prawie publicznym zwróciliśmy uwagę na: prawo lotnicze narodów, prawo administra-

cyjne, skarbowe i karne, w prawie prywatnym zaś na prawo cywilne, handlowe i ubezpieczeniowe. Wprowadzanie dalszych wyodrębniań może odbywać się w miarę rozbudowy studiów w ramach kursów. Nadto do zakresu naszych kursów dodaliśmy szereg działów pokrewnych tak żywo łączących życie lotnicze z prawem i technicznym rozwojem lotnictwa.

6. NAUKA PRAWA LOTNICZEGO

Interesująca nas nauka zarysowuje się na tle rozwoju lotnictwa i jest z nim stale bezpośrednio związana. Mówiąc o nauce prawa lotniczego musimy sprecyzować sobie: co stanowi zakres tej nauki? A zatem w zakres jej wchodzi wszystko, co tworzy nam całokształt wiedzy prawa lotniczego, będzie więc to sam rozwój i historia prawa lotniczego oraz dziedzin pokrewnych, (rozumie się też i literatura tych dziedzin), w dalszym ciągu doktryna naukowa prawa lotniczego i nauk pokrewnych. W końcu gdy uznajemy własną doktrynę tego działu prawa, jako nauki oraz własny system studiów, powstaje pytanie: jakie miejsce zajmuje w stosunku do innych gałęzi prawa i innych systemów nauki prawa.

a) Historyczny zarys rozwoju nauki prawa lotniczego.

Przystępując do kolejnego omówienia zakresu prawa lotniczego, gdybyśmy chcieli historycznie wyodrębnić formy jego rozwoju, to stwierdzamy dwie takie formy: Pierwszą jest twórcza działalność uczonych, teoretyków i praktyków prawa, organizacyj prawnych i lotniczych, drugą zaś to najpierw prawno-administracyjne ujmowanie zagadnienia, a potem prawodawcza działalność państw, ich organów oraz instytucyj prawa międzynarodowego. Oba te sposoby rozwoju w całej historii tworzą jedną całość nierozzerwalną nawzajem na siebie oddziaływującą i dlatego rozpatrywanie tych sposobów musi odbywać się wspólnie.

Pierwszym zjawiskiem świadczącym o powstaniu już pewnego zagadnienia prawnego, łączącego się z powstającą myślą latania, jest rozporządzenie wydane przez prefekta policji Paryża (lieutenant de police) M. Lenoir w dniu 23 kwietnia 1784 r. Jest to zarządzenie wynikłe spowodu wykonywania szeregu prób z małymi balonami bez obciążenia, puszczanymi jako doświadczenia przy sposobach ich napełniania (gazy lżejsze od powietrza, lub podgrzewania powietrza). Były to najczęstsze próby wykonywania przy pomocy podgrzewania powietrza znajdującego się we wnętrzu balonu, specjalnym urządzeniem, w którym znajdował się ogień podsycany pewnym zapasem paliwa. Takie prymitywne urządzenia powodowały nieraz pożar całego balonu lub innego przyrządu nazywanego „machine aérostatique“ i stwarzało przy upadku niebezpieczeństwo pożaru obiektów, na które mógł spaść. Zapewne takie wypadki miały miejsce przy takich próbach i dlatego wspomniany prefekt policji Lenoir wydaje tej treści zarządzenie: „zakazuje się fabrykowania i urządzania wzlotów balonów i innych maszyn aerostatycznych, w których będzie zastosowane palenisko do ogrzewania dla unoszenia się w powietrzu, ognie sztuczne i wszelkie materiały niebezpieczne dla ognia oraz zakazuje się puszczenia wszelkich balonów aerostatycznych bez otrzymania zezwolenia“ *). W niedługi czas po pierwszych lotach (1784) balonu, wykonanych już przez człowieka wydaje prefekt policji Hr. Angles zakaz używania balonów napełnianych ciepłym powietrzem z odpowiednim ogrzewaczem, nakazuje wprowadzenie przyrządów do opadania (coś w rodzaju spadochronów) oraz zabrania wszelkich doświadczeń z balonami przed zbiorami zbóż z pól. Podobne rozporządzenie wydane jest przez cesarza Leopolda II. dla prowincyj niderlandzkich w dniu 26 maja 1786 r., przy czym grozi to rozporządzenie karą tym, którzy je naruszają. To rozporządzenie stoi prawdopodobnie w łączności z historyczną

*) Blachèra w L'Air voie de communication et le droit w 1911 r

przygodą francuskiego baloniarza Blanchard'a, który w 1784 r. lądował w Holandii na swym balonie na pszenicy jakiegoś wieśniaka. Nadbiegły ze wszech stron tłum ciekawych stratował zasiewy właściciela, który przybywszy na miejsce, zaczął swą reakcję na sportowe wyczyny Blanchard'a od obicia go kijem i spalenia mu balonu. Ponadto zażądał on odszkodowania w wysokości 10 dukatów za stratowaną pszenicę. Blanchard udał się na drogę sądową, gdzie jednak wieśniak wygrał na podstawie obowiązującego prawa, które hołdowało średniowiecznym zasadom „dominus soli, dominus coeli“. Pierwsze rozporządzenia władzy administracyjnej ujęły kwestię latania z punktu widzenia bezpieczeństwa i porządku publicznego, jednak bardzo nieprzychylnie, jeśli chodzi o rozwój samego problemu latania. Poza tym mamy w parę lat później do zanotowania dzieło niemieckiego prawnika-historyka J. St. Püttera z Göttingen (1793), pt. „Erörterungen und Beiträgen des Deutschen Staats und Fürstenrechtes“ (tom I, str. 10) w którym poruszył zagadnienia prawne balonów. Omawiając sprawę podporządkowania balonów prawu cesarskiemu lub władców terytorialnych, proponuje podporządkowanie prawu władców terytorialnych. Uznać więc należy to dzieło za wstęp do powstającego zagadnienia prawnego lotnictwa. Powstają wtedy już dyskusje na temat rozwoju i użycia balonu na podstawie pierwszych doświadczeń. Na pierwszy plan występuje użycie balonów dla celów wojska. W roku 1793 inżynier Menier przedłożył francuskiej Akademii Nauk projekt pt. „O przysposobieniu balonu dla celów wojskowych“. W tymże też roku przedkłada matematyk Monge Komitetowi Obrony Narodowej projekt użycia balonów w prowadzonej wtedy wojnie. Powołano specjalną Komisję w osobach Bertole, Chaptale i Monge'a, która zaproponowała użyć balonów na uwięzi jako punktów obserwacyjnych. W taki sposób została zdecydowana zasada użycia balonów, co w przyszłości w miarę wykorzystywania dla celów wojny musi pociągnąć i ustalenie zasad prawnych w tej dziedzinie. Przez

długie lata zarysowuje się jedynie postęp techniczny. W okresie wojen napoleońskich projektowano kilkakrotnie wykorzystanie balonów, lecz zawsze nie przeprowadzono tego ze zbyt pomyślnym skutkiem (Egipt, Moskwa). Austriacy podczas wyprawy przeciw Wenecji w 1849 r. używają balonów do bombardowania, co jednak nie dało nadzwyczaj korzystnego rezultatu, gdyż nieprzychylny wiatr skierował balony nie na obleganych, lecz oblegających miasto. Wojna francusko-pruska w 1870-71 daje nam zastosowanie balonów po obu stronach walczących i tak w czasie oblężenia Strassburga pruskie balony obserwacyjne biorą tam czynny udział. W czasie zaś oblężenia Paryża Francuzi używają balonów dla porozumiewania się z armią na południe od Paryża. W ten sposób wydostało się z oblężonego Paryża ponad 120 osób przeważnie dowódcy, członkowie rządu a nawet sam Gambetta. Używanie balonów na usługi wojny wysuwa równocześnie problem prawny. Stawia go Bismark w swej depeszy z dnia 19 listopada 1870 r. wypowiadając swą opinię w ten sposób, że przenoszenie się drogą powietrzną nie zmienia zasad położenia stron walczących. W tym же czasie znajdujemy również opinię Rolena Gekmanta (*Revue de Droit International*, t. II, 1870, str. 675—76), proponującą uznać załogi balonów na wypadek dostania się do niewoli jako jeńców wojennych. Podobnie też rozwiązała tę kwestię konferencja brukselska w 1874 r., chociaż było wielu przeciwników tej decyzji. Ta konferencja nie ratyfikowana przez 25 lat została zastąpiona następnymi a to: haską 1899 r., II haską 1906 r., londyńską 1908—09, paryską 1910, które ustalały zasady wojny powietrznej lub ją całkowicie ograniczały. Daty wojny francusko-pruskiej w 1870—71 i konferencji brukselskiej 1874 r. są faktycznie pierwszymi datami dla nauki prawa lotniczego, gdyż na podstawie wynikłych doświadczeń użycia balonów w wojnie ustalono pierwsze zasady prawa lotniczego wojny. Pierwszą datą historyczną dla prawa lotniczego ze względu na to, że stanowi ona dla nauki prawa lotniczego już etap rozpatrywania przez

specjalistów zagadnienia prawnego, jest data I-ego Międzynarodowego Kongresu Aeronautycznego, zwołanego z okazji międzynarodowej wystawy w Paryżu w 1889 r., gdzie urządzono również pierwszą wystawę aeronautyczną. Tak zaczyna się okres badawczo-naukowy, stanowiący faktycznie o rozwoju naszej nauki. Wtedy zetknęli się po raz pierwszy profesorowie, znawcy i teoretycy prawa z zagadnieniami tego najnowszego środka lokomocji. Należy więc datę Kongresu uważać za pierwszą inicjatywę w ustalaniu pewnych zasad ogólnych i prawnych w zagadnieniu żeglugi powietrznej. Był on wynikiem długoletnich dyskusyj i konieczności organizacyjnej w międzynarodowej współpracy na polu rozwoju lotnictwa. Istniał problem prawny, istniały potrzeby jego ujęcia — jednak przez długie lata pomijano postulaty tworzącego się lotnictwa. Dopiero Kongres wysunął szereg kwestyj, dotyczących balonów i sposobu ich uregulowania, a nawet skryształizował szereg zagadnień, które ująć można w następujące punkty:

1. kwestia dyplomu cywilnego aeronauty,
2. kwestia odpowiedzialności aeronauty w stosunku do pasażera, publiczności, właścicieli nieruchomości z powodu lądowań,
3. kwestia ogłaszania zaginięcia lub śmierci zaginionego aeronauty,
4. kwestia stanowiska aeronautów ze względu na uznawanie ich lub nie za szpiegów.

Z tych zagadnień uznano dwa pierwsze za zdecydowane, zaś inne poruszone lub wyłaniające się powierzono specjalnej Komisji, którą Kongres wyłonił pod nazwą: „Commission Permanente d'Aéronautique“. Tak powstaje pierwszy ośrodek współpracy międzynarodowej dla rozpatrywania i załatwiania kwestyj, odnoszących się do lotnictwa. Kongresy tej komisji odbywały się w Chicago w r. 1893, Paryżu 1900, Mediolanie 1906, Nancy 1909, i wiele zebrań podkomisyj wyłonionych na kongresach. Najważniejszą dla nas to podkomisja prawnicza z jej

pracami nad zagadnieniami prawnymi żeglugi powietrznej.

Równocześnie powstają ze względu na doświadczenia i nowe próby nad przyrządem cięższym od powietrza szerokie dyskusje uzupełnione, ukazującą się coraz częściej literaturą na temat zagadnień prawnych. Cała uwaga organów państwowych oraz opinie teoretyków skupiają się w okół dwóch zagadnień żeglugi powietrznej, a to: stanowiska prawnego załogi wojskowych statków powietrznych w międzynarodowym prawie wojny oraz przestworzy powietrznych i ich stosunku prawnego do żeglugi powietrznej. Oba te zagadnienia, mające wiele łączności z sobą i stanowiące dziedzinę prawa publicznego lotniczego, wyrastały swym rozmiarem ponad inne kwestie gospodarcze i polityczne lotnictwa. Pierwszy problem militarny został, jak wyżej wskazałem, wcielony w ramy międzynarodowej instytucji konferencyj międzynarodowych. Drugi problem opiewałby właściwie na całość żeglugi powietrznej, lecz na wstępie natrafia on na kwestie strefy powietrznej.

Własność prywatna nad słupe powietrza, wznoszącym się nad gruntem była jednak zasadą średniowieczną, powszechnie panującą. Przestworza są wypełnione powietrzem tj. masą gazową i ruchliwą, tworzącą pewne wartości w stosunku do odległości od powierzchni ziemi. Rzymianin już uznawał zasady *utilitas*, wprowadzić nie określił wyraźnie właściwości prawnych przestworzy, jednak nie można mu przypisywać, że stworzył pojęcie „*dominus soli, dominus coeli usque ad sidera et dominus inferorum*“. Stworzyli je glossatorowie i postglossatorowie, a na nie natknęło się lotnictwo, ponosząc skutki nieuwjęcia kwestii przestworzy. *Dominium coeli* stało się tym drugim tematem, który wojna definitywnie rozwiązała i w następstwie niej Wersalski Traktat Pokoju oraz wynikająca z niego Międzynarodowa Konwencja Lotnicza w r. 1919.

Sam problem przestworzy objął szerokie koła, stara-

jące się ująć stosunek człowieka do przestrzeni powietrznej. Uznano powietrze w dwojakim znaczeniu: jako materię, którą oddychamy, w drugim zaś znaczeniu: jako przestworza w zastosowaniu do żeglugi powietrznej i szeregu innych celów technicznych wykorzystania. W pierwszym znaczeniu powietrze nie posiada ekonomicznego charakteru, innymi słowy nie jest obiektem gospodarczym i tym samym nie nadaje się do reglamentacji prawnej. Pojęcia powietrza jako „przestworza spławnego“ (co Anglik nazywa „air navigable“) zaczęło się dopiero wyrabiać z chwilą rozwoju lotnictwa. Wszelkie próby przedwojenne, a było ich bardzo wiele, nie obaliły pojęć średniowiecznych. 25 lat jeszcze temu do Sądu Departamentu Sekwany (1912) wystąpili właściciele ziemscy terenów przyległych do szkoły pilotażu Farmana w Toussus les Nobles o odszkodowanie za to, że pomijając nieraz spędzanie błęgiego snu z ich czcigodnych powiek przez latające nisko samoloty nad ich domami, te właśnie samoloty uniemożliwiają im w ogóle pełnoprawne wykorzystanie własności. Niskie i w ogólności loty straszą bydło i konie a nawet dziczyznę w lesie, co uniemożliwiało korzystanie z majątków. Sąd stanął po stronie zasad kodeksu Napoleona § 552 mimo tego, że istniały wtedy silne tendencje do rozwiązania w nowoczesny sposób tej kwestii i interpretacji przepisów kodeksu, stosownie do potrzeb użytkowania przestworzy przez nowoczesne przyrządy lotnicze. Podobny wtedy był wszczęty proces przez powoda Herteubissé'a, jednak pretensję powoda sąd odrzucił, uznając używanie przestrzeni atmosferycznej nad własnością przez właściciela za słuszne do wysokości użytecznej praktycznie.

Rzymianin już wyczuł różnicę między przestworzami a powietrzem. Powietrze uznał za *res omnium communis* — przestworza wyraźnie nie określił. Tego dopiero zdecydowanie dokonała Międzynarodowa Konwencja lotnicza i nowoczesne ustawy lotnicze, wydawane w okresie powojennym. Tak kształtuje się historyczny zarys rozwoju prawa lotniczego, uzupełnić należy go jeszcze

wzmiankami na temat ściśle naukowej strony, która studiami specjalnymi poszczególnych uczonych oraz działalnością pisarzy przygotowała dzisiejszą doktrynę prawa lotniczego. Za twórcę naukowej strony naszej dziedziny uważać należy profesora Paul Fauchille'a. On jako członek Instytutu Międzynarodowego Prawa *), swoimi pracami naukowymi z dziedziny prawa międzynarodowego oraz stanowiskiem w kwestiach prawa lotniczego, przeprowadził, że poświęcono obrady sesji Instytutu w Neuchâtel w 1900 r. i w Brukseli 1902 r. zagadnieniom prawnym lotnictwa. Jego praca „Régime juridique des aérostats“, szereg innych prac oraz różne wykłady (prof. F. od 1902 r. co pewien czas dawał cykl wykładów na uniwersytecie paryskim i innych), są zasługą wysuwającą go na czoło wszystkich znawców prawa lotniczego w okresie przedwojennym. Po nim wybitną działalność na tym polu zaznaczył prof. Coüannier, wykładający od 1909 r. prawo lotnicze w Ecole Supérieure d'Aéronautique w Paryżu. Podobne wykłady prowadził on w Ecole des Sciences Politiques. Od 1910 r. wydaje on jako redaktor pierwsze pismo poświęcone zagadnieniom prawa lotniczego „Revue Juridique de la Locomotion Aériennes“. Do liczby twórców nauki prawa lotniczego zaliczyć należy również profesora Edmond Pittard, profesora uniwersytetu w Genewie, który w tym okresie czasu poświęcił szereg wykładów naszej dziedzinie. Nie wymieniam kongresów, zjazdów prawniczych i ogólno-lotniczych, na których były rozpatrywane kwestie prawne lotnictwa, a jedynie podkreślam, że przed wojną w kolebce lotnictwa, we Francji już od 1902 r. zajmowano się zagadnieniami prawnymi lotnictwa na wyższych uczelniach, a już jako nauka prawa lotniczego i pod tą nazwą wykładów jest tematem od 1909 r. — Nadmienić również wypada, że praca teoretyków prawa lotniczego, wykłady oraz współpraca na terenie międzynarodowym dała w wyniku szereg projektów ujęcia problemów prawnych lotnictwa.

*) Institut de droit international, założony w 1873 r.

Jedna z największych prac, zasługujących na podkreślenie to działalność organizacyj sportowych lotnictwa, poczynając od powstania Aeroklubu francuskiego, założonego w 1898 r. Skupiał on w swym gronie różne komisje, a wśród nich i prawniczą, którą później przejmuję założona w 1906 r. *Fédération Aéronautique Internationale* jako związek aeroklubów państw. Wyczyny lotników oraz współpraca lotnictwa ze światem prawniczym, a przede wszystkim z instytucją prawną lotnictwa *Comité Juridique Internationale de l' Aviation* dają nam już przed wojną projekt kodeksu lotniczego.

W pracy nad rozwojem nauki prawa lotniczego nie zabrakło i naszego udziału. Lwów kolebka wszelkiej myśli lotniczej, gdyż tu w niedługi czas po pierwszym udanym locie na samolocie braci Wright, inż. Libański wychowanek lwowskiej Politechniki w swej broszurze pt. „Podbój atmosfery“, zaznajomił szerszy ogół z problemem lotnictwa, podkreślając również i znaczenie prawne tego nowoczesnego środka postępu ludzkości. W chwilach, gdy toczyły się różne dyskusje na różnych Kongresach i zjazdach, oficjalnie nie braliśmy w nich udziału, lecz interesowały nas te zagadnienia. Na uniwersytecie lwowskim w 1911 r. prof. Dr Gustaw Roszkowski pierwszy na ziemiach polskich w kilku wykładach podał zarys zagadnień prawnych lotnictwa, aczkolwiek nie ujętych w programach wykładów. Również tu w tej dziedzinie zaznaczył swe zainteresowanie dr Bossowski Franciszek*). W 1912 r. na V Zjazd Prawników i Ekonomistów przygotował prof. Roszkowski referat pt.: „Prawo do żeglugi napowietrznej“, drugi zaś referat pt.: „Żegluga powietrzna ze stanowiska rozwoju prawa“ wygłosił Dr Alfred Kohl**). Dla prac prawnych lotnictwa w tym okresie czasu zaznaczyć należy wykład Dr B. Winiarskiego w Bibliotece Polskiej w Paryżu***), wygłoszony dnia 26 stycznia 1911 r., który następnie ogłosił ze zmianami pt. „Lotnictwo i pra-

*) Dzisiejszy profesor uniwersytetu w Wilnie.

**) Dziś adwokat w Warszawie Dr Kohl-Kielski.

***) Dzisiejszy profesor uniwersytetu w Poznaniu.

wo“ w Gazecie Warszawskiej (rok XXXIX z dnia 18 marca 1911 r. Nr 11 i następne). Wykład ten jest obrazem ówczesnych wyników prac prawnych dla lotnictwa i jest dowodem naszego zainteresowania we wszystkich dzielnicach Polski. Wymienionym prawnikom lwowskim sekunduje na uniwersytecie krakowskim profesor Fierich, Pierwszy Prezydent Komisji Kodyfikacyjnej, który w wykładach procedury cywilnej poruszył w 1913 r. wspomniany wyżej proces Farmana z właścicielami przyległych terenów w Toussus les Nobles. Nadto wspomnieć wypada dla całości prac Polaków, na terenie b. zaboru austriackiego dla zagadnień prawa lotniczego, nazwisko Dr Komorzyńskiego, radcę Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i docentu uniwersytetu w Wiedniu, który kilkakrotnie swym udziałem i wybitną działalnością jako delegat rządu austriackiego na różnych międzynarodowych konferencjach lotniczych udowodnił nasz udział przed wojną. Na terenie Warszawy zaznaczył swą działalność kilkakrotnymi referatami adwokat Konic, późniejszy członek Komisji Kodyfikacyjnej, był on od 1913 r. członkiem Międzynarodowego Komitetu Prawa Lotniczego (C. J. I. A.). Uzupełnieniem zainteresowania polskich prawników jest praca Rundsteina pt. „Wojna powietrzna wobec prawa“ (Themis polska, tom 5, seria 2, zeszyt I i II) ogłoszona już w czasie wojny 1915 r., obrazująca ten tak ważny problem. Wprawdzie data wydania 1915 r. świadczy już o okresie wojennym, jednak związana jest ta praca z przedwojenną myślą prawną lotnictwa i należy do tego okresu.

Na tym należy zamknąć kartę historii prawa lotniczego do wybuchu wojny w 1914 r. Zamknęła ona chwilową łączność naukową między poszczególnymi grupami naukowymi, które możnaby nazwać szkołami prawa lotniczego. Wojna stała się potężnym doświadczeniem dla poglądów obecnych i przez szybki rozwój lotnictwa wytyczyła konieczności zmian w dotychczasowych zasadach prawa obowiązującego. Jak wojna 1870—71 zdecydo-

wała o stanowisku prawnym załogi statków powietrznych w prawie wojny, tak wojna 1914—18 zdecydowała o zasadach całego prawa publicznego. Wyraźnym jest tu podkreślenie, że wszystkie nowoczesne ujęcia prawne urosły na tle materiału, stanowiącego doktrynę szkoły prawa lotniczego, precyzji dyscypliny prawnej, stanowiącej o samodzielności naszego działu prawnego. Czym zatem są te doktryny, dążące do precyzji prawa lotniczego? Doktryny stawiają pojedyncze jednostki, a dotyczą te doktryny poszczególnych drobniejszych lub szerszych dziedzin prawnych. Tworząca się dyskusja ustala zdecydowaną opinię, która jednoczy poglądy już uważane jako wspólną platformę zasad większej ilości przedstawicieli. W ten sposób powstaje doktryna. Zaś szereg doktryn prawnych grupowanych przez licznych prawników w tej samej osnowie dla stworzenia szerszej zasady, opartej o cały dział prawa np. całe prawo publiczne lub prywatne, a nawet poszczególny dział prawa np. handlowe, narodów itp. — reprezentuje nam pewien kierunek prawny lub szkołę prawa. Szkoły ścierające się w różnych poglądach wyrażanych w pracach, dziełach lub wykładach wybitnych przedstawicieli wytwarzają pewien zdecydowany kierunek myśli prawnej tj. wytwarzają pewną precyzję dyscypliny prawnej.

Ośrodkiem rozpatrywań dla lotnictwa i jego zagadnień prawnych stała się przede wszystkim przestrzeń powietrza. Tu skupiały się różne zapatrywania jako w punkcie wyjściowym dla całego prawa lotniczego. Nie odziedziczyło ono żadnych wzorów prawnych, o które możnaby oprzeć całe zagadnienie lotnictwa. Koniec XIX wieku daje nam szereg zdobyczy w wynalazkach i powstają pewne problemy w związku z tymi wynalazkami (telefon, telegraf, radio, przesyłanie energii elektrycznej itp.). Do tych dochodzi wreszcie balon i samolot. Posługiwanie się przestworzami przy pierwszych wynalazkach mogło się odbywać bez widocznego naruszania słupów powietrznych (tj. korzystanie z cudzych słupów powietrznych mogło odbywać się na podstawie pewnego rodzaju służeb-

ności), gdy tymczasem żegluga powietrzna stworzyła częstokroć naruszania prywatnej własności w różnych punktach, dotychczas uznanej przez obowiązujące prawo. W związku z pierwszym wynalazkiem państwa wydają ustawy, przewidując pewne ograniczenia własności. Przy rozpatrywaniu zagadnienia prawnego żeglugi powietrznej powstają poglądy na temat własności prywatnej i jej stosunku do tej żeglugi. Inni znów specjaliści idą w kierunku określenia w ogólności właściwości powietrza. Zaczyna się rozpatrywanie powietrza jako materii, służącej do powszechnego użytku tj. powietrza do oddychania i powietrza jako ośrodka służącego wszystkim technicznym użytecznościom (telefon, radio, samolot). Inni znów przez analogie prawne starają się rozwiązać problemy nowocześnieśnych środków użyteczności i wcielają stare pojęcia prawne w nowoczesne dziedziny (np. projektują zastosowanie prawa morskiego we wszystkich przejawach życia lotniczego). Gdy jednak po pewnym okresie czasu żadna dotychczasowa dyscyplina nie daje się zastosować do lotnictwa, wytwarza się dyskusja, polegająca na wyemancypowaniu poszczególnych zagadnień z dotychczasowych ram. Niektórzy specjaliści tworzą pewne zdecydowane stanowiska na temat specyficznych właściwości lotnictwa. Wytwarzają się wokoło takiego stanowiska dyskusje, które dają ześrodkowanie w jednym kierunku. Tak powstaje doktryna, polegająca na wspólnej dyscyplinie prawnej danego przedmiotu. Następuje w ciągu pewnego okresu czasu precyzja tematu i doktryna staje się wspólnością pewnej grupy, uważającej za konieczne jedno ujęcie prawne a nawet jedną myśl. Najważniejszą doktryną prawa lotniczego to potrzeba ujmowania specjalnych dziedzin nie dotychczasowym utartym szablonem. Stało się tak, że lotnictwo stworzyło swą doktrynę, opartą o specjalny sposób ujmowania samego zagadnienia, nadto lotnictwo uzupełniając, a nawet zmieniając dotychczasowe normy prawne przez doktrynę, potwierdzoną doświadczeniem wojny, stworzyło swą zwartą już szkołę samodzielnego działu prawa, jakim jest prawo lot-

nicze w całości prawa. Jakież są tematy prawa lotniczego, tworzące doktrynę opartą o odrębną dyscyplinę prawną? Takim tematem to przede wszystkim precyzja prawną przestworzy, oraz wszelkie teorie prawników, kwalifikujących powietrze w dwojakim znaczeniu: powietrze do oddychania i powietrze-przestworza. Na podstawie tej kwalifikacji dotychczasowa norma prawa prywatnego, chroniąca własność słupa powietrznego, przeszła w normę prawa publicznego. Na tle tych doktryn zarysowały się szkoły, które wytworzyły precyzję specjalnych pojęć prawnych prawa lotniczego. Ten problem specjalnej doktryny prawa lotniczego daje następne, dalsze rozwinięcie doktryny samodzielności prawnej w ustroju władz lotniczych czyli: jedno lotnictwo, jedna wspólna władza. I tu zaobserwować można było w poprzednim dziesięcioleciu lat dwie szkoły. Jedna włosko-angielska, głosząca system administracyjny zgrupowany w jednej wspólnej władzy, którym jest ministerstwo lotnictwa, — druga, reprezentowana przez szereg państw, wypowiadała przeciwny punkt widzenia. Wreszcie ważną doktrynę stanowi systematyka prawa lotniczego. Podział wewnętrzny dziedzin według Ambrosiniego stał się wspólną dyscypliną dla większości przedstawicieli dzisiejszej nauki prawa lotniczego. Z tym łączy się pytanie oraz danie pozytywnej odpowiedzi: czy prawo lotnicze stanowi samodzielną gałąź prawną i jakie miejsce zajmuje w stosunku do innych gałęzi prawa? Samo to pytanie jest już dziś doktryną prawną wspólną również olbrzymiej większości prawników, którzy głoszą, że precyzja specjalnych pojęć prawnych prawa lotniczego stanowi o jego samodzielności jako specjalnej gałęzi, a miejsce prawo lotnicze układa sobie stale w stosunku do innych dziedzin prawa wedle rozwoju lotnictwa odpowiednio i równomiernie. Samodzielność prawa lotniczego potwierdza również szybkość jego rozwoju oraz różnorodność działań, stwarzanych w ogólnym rozkwicie lotnictwa. Jednym z bardzo ważnych argumentów samodzielności jest powstawanie międzynarodowych organizacyj dla ogólnych zagadnień

lotnictwa a specjalnie dla problemów prawnych, politycznych i gospodarczych. Na tej odrębności organizacyj międzynarodowych opiera się wypływający stąd system nauki i studiów prawa lotniczego.

Jako zakończenie na temat doktryny samodzielności prawa lotniczego*) przytaczam stanowisko prof. Ambrosini'ego, który podaje w swych wykładach paryskich, 3 punkty stanowiące o autonomii prawa lotniczego, którymi są: *la nouveauté de la matière*, *la spécialité des principes et la formation d' un tout complet, comme discipline*. W ten sposób zarysowują się doktryny prawa lotniczego, z których ostatnia, stanowiąca o samodzielności działu prawnego, jest tym najważniejszym momentem rozwoju naszych zagadnień.

b) Ośrodki naukowe prawa lotniczego.

Dalszym obrazem przedstawiającym całokształt nauki prawa lotniczego, to studia zagadnień prawnych i pokrewnych dla lotnictwa i ich charakterystyka. Jeśli się porówna dziś znakomity stan ośrodków naukowych prawa lotniczego, to wyczuwa się przy zetknięciu z nimi różnice, uwypuklające sposób ich powstawania. Dla nas najbardziej charakterystyczny system studiów przedstawiają Fracja, Italia i Niemcy, przodujące pod tym względem w świecie.

F r a n c j a. Za twórcę naukowej strony prawa lotniczego uważany jest prof. Paul Fauchille i Coüannier, o których powiedziałem wyżej. Ten wstęp do organizacji nauki prawa lotniczego w okresie przedwojennym został ugruntowany natychmiast po wojnie, czemu pomogły warunki na jakie natrafia się na terenie Paryża. Paryż, jako stolica wielu międzynarodowych instytucji lotniczych i prawnych lotnictwa, daje wiele materiału pragującym studiować zagadnienia prawne i pokrewne lotnictwa. Archiwa oraz biblioteki instytucji międzynaro-

*) Patrz rozdział II Dzisiejsza doktryna prawa lotniczego

dowych dają ośrodki skupiające pracę naukowo-badawczą. Przede wszystkim C. I. N. A., C. I. T. E. J. A., C. J. I. A., Aeroklub francuski i F. A. I. są tymi stałymi kopalniami materiałów naukowych i tam wyrabiają się samodzielni specjaliści, dający nauce prawa lotniczego wiele dzieł i prac o wybitnych wartościach naukowych. Francuscy prawnicy grupują się w wymienionych instytucjach; stworzyli oni własny system prawny i także system studiów prawa lotniczego. Następujące działy studiów posiadają osobne działy lub katedry prawa lotniczego: Ecole Supérieure d' Aéronautique, Institut des Hautes Etudes Internationales. Poza Paryżem kilka uniwersytetów posiada wykłady prawa lotniczego (Strasbourg, Lion, Lille, Reims). Dzisiejszy poziom nie jest specjalnie wysokim pod względem organizacyjnym, gdyż Francja nie posiada studium samodzielnego, a wszystkie badania i studia noszą charakter doraźnych kursów lub są komórkami uzupełniającymi (katedry na wyższych uczelniach). Francja, twórczyni instytucyj międzynarodowych lotnictwa przez kilka lat powojennych nie posiadając odpowiedniej władzy lotniczej, nie skoordynowała swych nauk pomocniczych na korzyść rozwoju lotnictwa i dlatego ich studia prawne należy podzielić na studia: ogólnopraktycznoprawne (Ecole Supérieure d' Aéronautique, posiada studium ogólne, przepisy przemysłowe i badań), i studia ogólnoteoretycznoprawne (uniwersytety i instytucje międzynarodowe). Wielką zasługą systemu francuskiego to posiadanie licznej literatury prawnej i pokrewnej („Droit Aérien“, „Revue Aéronautique Internationale“) nadto liczne biblioteki i archiwa fachowe, przede wszystkim instytucyj międzynarodowych, uzupełniają te możliwości stałego rozwoju dziedziny naukowej prawa lotniczego.

Italia. W okresie przedwojennym prawnicy włoscy zaznaczyli swą działalność w studiach zagadnień prawnych lotnictwa, czego dowodem był Kongres prawa lotniczego w Weronie w 1910 r. oraz szereg prac z tej dziedziny. W okresie powojennym szybko organizując

swe naczelne władze lotnicze zwrócili prawnicy uwagę i na swe studia prawa lotniczego. Oto już w 1920 r. prof. Ambrosini (były lotnik z czasów wojny światowej) przeprowadził pierwszy kurs prawa lotniczego na uniwersytecie w Palermo. Jest to pierwszy kurs tego rodzaju w Italii. Podobny kurs przeprowadza prof. Cogliolo w 1924 r. na Uniwersytecie w Genui. Na innych uniwersytetach następnie przeprowadzano podobne kursy. W wyniku rozwoju zagadnienia zostały stworzone następujące katedry prawa lotniczego w Italii: Uniwersytet Genua (prof. Cogliolo, doc. Savoia), Mediolan (doc. Fragali), Palermo (prof. Lala), Florencja (Cacopardo szef wydziału ogólnoprawnego Min. Lotn.), Roma (prof. Ambrosini) i Siena (prof. Ambrosini). Na innych uniwersytetach wykłady prowadzone są przez dojeżdżających wykładowców (prof. Ambrosini, Cacopardo, Savoia) jako wykłady uzupełniające. Prawo lotnicze na uniwersytetach stanowi przedmiot programowych wykładów tzw. przedmiotów uzupełniających. Studium prawne włoskie zawiera szereg przedmiotów obowiązkowych a uzupełniające stanowią: (np. prawo kościelne, filozofia prawa, prawo lotnicze itp.), zakres, który musi być przez studentów według dowolności dobierany. W ogólnych studiach prawnych każdy student prawa musi posiadać najmniej dwa przedmioty uzupełniające zdane, by otrzymać dyplom z ukończenia studiów prawnych. Poza tym istnieje katedra prawa lotniczego przy Scuola Superiore di Ingegneria aeronautica di Roma (kierownik prof. Ambrosini), gdzie przedmiot ten stanowi studium obowiązkowe dla każdego studenta uczelni. Nadto Rzym posiada specjalny Instytut międzynarodowego prawa lotniczego, w którym pracują lub utrzymują z nim stałą łączność naukową: prof. senator Giannini, Scialoia, Cacopardo, Lala itd. Zwiedzając te ośrodki naukowe odniosłem wrażenie normalnego i stałego studium o planowej i trwałej naukowej pracy.

Italia przeprowadzając umiejętnie i równomiernie organizację wszystkich dziedzin lotnictwa, stwarza w okre-

sie 1925—27 przez powołanie komórek na niektórych uniwersytetach podbudowę pod trwały system studium naszej dziedziny. Prawo lotnicze wchodzi na uniwersytet nie jako przedmiot uboczny, lecz jako samodzielny przedmiot prawa, tj. katedra, przy której organizowane dopiero są studia i kursa uzupełniające. Nie jest to dział prawa w stadium przygotowawczym lecz już w pełnym rozkwicie. Państwo potrzebuje takich specjalistów i kształci ich odpowiednio według wskazań Ministerstwa Lotnictwa, które jest właśnie twórcą dzisiejszego systemu naukowego i równocześnie opiekunem, gdyż je utrzymuje i subwencjonuje (np. specjalne prace oraz studia). Uniwersytety i inne ośrodki naukowe dają prawników do działów administracji lotnictwa, zaś Instytut Rzymski dostarcza pracowników do dyspozycji Min. Lotn., nadto technicy i inni specjaliści utrzymują uzupełnienia prawnicze w Scuola Superiore di Ingegneria Aeronautica do prac specjalnych w przemyśle, ośrodkach badawczych i doświadczalnych. Uzupełnieniem tego systemu jest prasa prawniczo-lotnicza (*Diritto Aeronautico* i *Rivista di diritto Aeronautico*) i prace naukowe. Wszystko to jest owocem dobrze ujętego systemu organizacyjnego lotnictwa włoskiego. Italia swym lotnictwem, czego dowodem jest Abisynia, Hiszpania i rekordy światowe, wysunęła się na czoło potęg świata, a wiele w tym zasług położyła ich wysoko postawiona nauka prawa lotniczego.

N i e m c y reprezentują obecnie najbardziej realny, ścisły i centralistyczny system badań i przygotowań naukowych prawa lotniczego. W okresie przedwojennym nie wytworzyli przygotowania takiego, jakie już wtedy posiadali Francuzi. Na rozkwit ich nauki prawa lotniczego przypada czas od Traktatu Wersalskiego. Historia powojennego lotnictwa niemieckiego wywarła też swe piętno na systematykę i powstanie tej nauki. Jak całe wysiłki narodu niemieckiego skierowane były na odrobienie skutków wojny, tak nauka, szczególnie prawnicy niemieccy stają do pracy, by „dyktat wersalski“ zastąpić odpowiednią formą prawa międzynarodowego Wreszcie

po wielu próbach naród niemiecki przeszedł nad ograniczeniami do porządku, a do życia powołał potęgę skrzydeł III Rzeszy. Zanim jednak do tego przyszło, wykonano etap przygotowawczy pod usamodzielnienie lotnictwa. Powiedzieli sobie Niemcy, że ich lotnictwo musi zdobyć najpierw popularność sportową i komunikacyjną, więc też od początku komunikacja lotnicza była wybitnie reprezentowana w Instytucie Prawa Lotniczego w Królewcu. Historia rozwoju tego Instytutu (Institut für Luftrecht) wskazuje, że na okres organizacyjny przypadają lata 1923—25. Twórcą i pierwszym kierownikiem był prof. dr Schreiber Otton, zastępca i kierownik naukowo-badawczy prof. dr Oppikofer, 1 asystent, pomocnik naukowy i sekretarz. Instytut znajdował się w Królewcu na Albertus Universität do 1935 r. Dziś siedzibą instytutu jest Lipsk kierownikiem jest prof. dr Hans Oppikofer, zaś zastępcą kierownika: prof. dr Haupt Günther, nadto pracuje tam 6—8 asystentów, sekretarka, pomoc kancelaryjna i personel pomocniczy.

Najważniejszymi działami Instytutu od stworzenia były i obecnie są: biblioteka i archiwum. Biblioteka podzielona jest na działy: międzynarodowy i państwowy. Naturalnie niemiecka część jest najlepiej reprezentowana. Dalej idzie francuska część już skompletowana w 1925 r. w Królewcu, stale uzupełniana, inne jak angielska, włoska, amerykańska posiadają własne swe sale na pomieszczenie, (na te państwa najbardziej jest zwrócona uwaga w studiach i badaniach). Wewnętrzny podział państwowego działu wyczerpuje:

1. dział materiałów sądowych (tj. wyroki, orzeczenia i motywy do orzeczeń i wyroków w sprawach wynikłych z żeglugi powietrznej);

2. ustawy, przepisy, regulaminy itp. rozporządzenia, odnoszące się do prawa lotniczego;

3. wszelkie prace z zakresu prawa lotniczego.

Międzynarodowy dział wyczerpuje:

1. materiały odnoszące się do działalności wszelkich organizacji o charakterze międzynarodowym jak C. I.

N. A., J. A. T. A., C. I. T. E. J. A. i inne, tzn. zawiera wszelkie wydawnictwa tych organizacyj jak biuletyny, sprawozdania i wszystkie publikacje tych instytucyj, które obrazują ich działalność;

2. pisma i periodyki z zakresu prawa międzynarodowego;

3. pisma i periodyki z zakresu prawa lotniczego;

4. pisma i periodyki lotnicze, nie są tylko brane pod uwagę pisma lotnicze o treści ściśle technicznej i czysto konstrukcyjnej.

Biblioteka ma najlepiej reprezentowane działy prawa lotniczego, publicznego i prywatnego, mało posiada w ogóle materiałów z dziedziny prawa karnego (i niema obecnie Instytut specjalisty tego działu).

Biblioteka ta w r. 1927 posiadała już 1250 tomów, dziś około 10.000. Ewidencja biblioteki prowadzona jest przy pomocy indeksów i skorowidzów (rzeczowe, autorskie i państwowe), zaś archiwum w dziale ogólnoinformacyjnym ma jeszcze skorowidze liczbowe i specjalny rzeczowy.

Archiwum obejmuje wszystkie te materiały dla studium prawa lotniczego, których nie może pomieścić biblioteka w swych działach. A więc Instytut jest w stałym kontakcie z różnymi agencjami prasowymi, biurami informacyjnymi itp. skąd za opłatą otrzymuje wycinki z gazet dotyczące lotnictwa. W Instytucie dopiero specjaliści asystenci przepracowują ten otrzymany materiał i segregują go na informacje dotyczące: 1. ogólnie rozwoju lotnictwa (techniki, sportu, komunikacji itp.), 2. prawa międzynarodowego a specjalnie lotniczego, 3. prawa lotniczego państwowego.

Technika kompletowania przedstawia się w sposób następujący: asystent zbierający materiał segreguje według specjalnych grup wycinki z gazet. Gdy zakwalifikuje dany wycinek do danej grupy i uzna ważność danej informacji zawartej w wycinku, zaopatruje go w arkusz informacyjny archiwum według kolejności numeracji działu oraz grupy i ujmuje w nagłówku rodzaj in-

formacji i określa jej znaczenie dla danego działu prawnego czy ogólnego. Nadto w razie posiadania jeszcze jakichś informacji uzupełnia wskazówkami, dającymi objaśnienia co do łączności wycinka z jakąś inną pracą, informacją, dziełem, ustawą lub tp. Specjalnie ważne znaczenie odgrywają dla Instytutu głosy prasy na temat np. jakiejś wydanej ustawy, rozporządzenia lub pracy naukowej. W ten sposób arkusz wypełniony z naklejonym pośrodku wicinkiem gazety jest wkładany do danej teczki, w której otrzymuje swe kolejne miejsce. Następnie ten arkusz jest wpisywany do odpowiednich kartotek działów i grup archiwum. Informacje zbierane w językach niemieckim, francuskim, angielskim i włoskim nie są tłumaczone, zaś w innych językach bywają zbierane i naklejane lecz równocześnie asystent robi krótkie tłumaczenie i objaśnienie danej informacji.

Archiwum jest olbrzymim działem pracy, gdzie pracują wytrawni asystenci władający obcymi językami. Jest ich zależnie od różnych okresów prac w Instytucie 4—6. Kierownik archiwum daje olbrzymie materiały do przeprowadzanych prac w seminarium. Najważniejszym zadaniem jednak archiwum jest wyłowienie materiałów, uzupełniających dziedzinę sądową i ustawodawczą prawa lotniczego. W przeciągu roku Instytut kompletuje w archiwum około 3000—4000 kart informacyjnych z wycinkami.

Dalszymi komórkami naukowymi w organizacji Instytutu są prace poszczególnych profesorów i specjalistów, którzy pracują dla działów ściśle naukowych i działów zleconych przez organa władzy państwowej (Min. Lotnictwa). Pierwsza dziedzina ściśle naukowa łączy się z prof. Oppikoferem, który jest profesorem zwyczajnym prawa handlowego i lotniczego, na Uniwersytecie w Lipsku, na wydziale prawa prowadzi wykłady prawa lotniczego. Tak samo prof. Haupt, profesor nadzwyczajny prawa handlowego i lotniczego (Un. Lipsk). Ci dwaj profesorowie prowadzą specjalne seminaria oparte o studia ścisłe, posługując się materiałami tak biblioteki jak

i archiwum. Otóż technika przeprowadzania seminarium polega na obraniu pewnej dziedziny w danym okresie i wtedy profesor prowadzący seminarium daje pewien cykl uzupełniający to zagadnienie, podaje równocześnie całą bibliografię do tej studiowanej dziedziny i po tym następuje omawianie przedmiotu, trwające zależnie od przedmiotu (1—2 semestry). Na takich właśnie seminariach grupują się absolwenci prawa lub jacyś stypendyści (przez Min. Lotnictwa delegowani), którzy pracują w bibliotece Instytutu i mogą przygotować swe prace dyseracyjne. Każdy doktorant musi przejść przed uzyskaniem tytułu doktora prawa lotniczego przez seminarium. Po największej części spełniają oni też funkcje pomocników naukowych w Instytucie. Asystentami pracującymi w Archiwum muszą być doktorzy. Poza tym prowadzą seminaRIA różni profesorowie i specjaliści przyjeżdżający jak prof. Mangold (Uniwersytet w Tübingen), dr Wegerdt (dyr. deptu w Min. lotn.), dr Döring (syndyk Luft-hansy), prof. inż. dr Pirath (kierownik Instytutu w Stuttgartu) i inni. O pracach dla Ministerstwa Lotnictwa nie mówi się tam zbyt dokładnie, wspominając jedynie, że są różne kategorie tych prac. A więc przygotowawcze dla opracowania i opiniowania projektów rządowych ustaw, rozporządzeń itp. przepisów wydawanych w zakresie prawa lotniczego. Ostatnio studiowano przepisy ruchu lotniczego (przez cały r. 1936) i na podstawie dokładnych zadań i prac wydano nowe przepisy obowiązujące od kwietnia ub. r. Dalej ważną dziedzinę stanowią zadania dla lotnictwa wojskowego, gdzie otrzymuje się pewne konkretne polecenia i tą też drogą dostarcza się zasiłki dla Instytutu, za to Instytut wykonuje opinie do przepisów wojskowych, dostarcza dzięki swym stosunkom z zagranicą informacji, odnoszących się do organizacji władz lotniczych, systemu administracyjnego, organizacji przemysłu, szczególnie jeśli chodzi o przepisy fabrykacyjne, dane statystyczne oraz wszelkie informacje, na których specjalnie władzom wojskowym zależy.

Instytut w zasadzie służy celom ściśle naukowym (poza

zadaniami zleconymi przez władze) i to zagadnieniom prawa lotniczego. Stwierdzić należy, że jest faktycznie tą komórką, gdzie najwięcej uwagi poświęca się zagadnieniom prawa prywatnego i zagadnieniom prawnym komunikacyjno-handlowym. Instytut wydawał dawniej pismo „Zeitschrift für das gesamte Luftrecht“ (2 tomy 1926—1927), obecnie wychodzi pod redakcją pracowników i współpracowników Instytutu pismo „Archiv für Luftrecht“.

Drugim instytutem dla zadań gospodarczo-polityczno-technicznych jest „Verkehrswissenschaftliches Institut für Luftfahrt“ w Stuttgart.

Kierownikiem jego jest prof. dr inż. Karol Pirath, zaś zastępcą — dr inż. Gerlach. Personel składa się z 4—5 asystentów, nadto pomocnicy naukowci, biuro i pomoc kancelaryjna.

Instytut ten ma bardzo szerokie zadania ściśle określone pojęciem komunikacyjnym i wogóle żeglugi powietrznej, z punktu gospodarczego. Zadania Instytutu prawa lotniczego w Lipsku określone granicami, do jakich sięga zainteresowanie prawnych zagadnień, stojące poza tym zagadnienia lotnictwa stanowią jedynie materiał informacyjny i uzupełniający. Zadania natomiast Instytutu w Stuttgarcie są bardzo szerokie, bo określenie, że wyczerpuje on problemy techniczne i ekonomiczne żeglugi powietrznej — nie wystarcza. Trzeba za tym wyjść od celów, jakim on służy, a historia jego świadczy o zadaniach. Instytut powstał przy Technische Hochschule w Stuttgarcie, gdzie istnieje wydział lotniczy. Dalej w Stuttgarcie (Böblingen) znajdują się wytwórnie lotnicze (jako to Mercedes-Daimler, Klemm, filia B. M. W., Hirth i inne). Stuttgart należy do największych ośrodków technicznych lotnictwa niemieckiego oraz jest bardzo ważnym ośrodkiem komunikacyjno-lotniczym (linie Holandia — Niemcy — Italia, Szwajcaria i Francja). Wszystko to złożyło się na powstanie komórki, która w początku badając techniczny rozwój lotnictwa i komunikacji lotniczej miała przez umiejętne badanie przygo-

tować problem ekonomiczności lotnictwa. Otóż badania te miały dawać pewne materiały do wykrycia sposobu używania ekonomicznych (tanich i lekkich) tworzyw do budowy sprzętu lotniczego, do używania tanich paliw w lotnictwie itp. Zagadnienie ekonomicznego lotu to ten pierwszy punkt programu prac Instytutu, który prof. Pirath przeniósł ze swego przedmiotu wykładanego na Politechnice (silniki) do zagadnień Instytutu. Ekonomia w budowie, zużycia, kosztu eksploatacji lotnictwa oraz żegluga powietrzna z przyziemiami dołączają się powoli do podstawowych badań. Instytut podchodząc ze strony ekonomii do problemu komunikacji i wszelkiej żeglugi powietrznej oraz związanych z tym zagadnień gospodarczych i technicznych rozbudował swe sfery zainteresowań. Dziś do zagadnień Instytutu należy:

1. Wszelkie przyziemia lotnicze tzw. Infrastruktura, porty lotnicze, wszelkie urządzenia techniczne lotnictwa (np. radio, meteorologia i ich służby), ze wszystkimi technicznymi i gospodarczo-administracyjnymi zagadnieniami. (Tu tkwi duża łączność z zagadnieniami prawnymi).

2. Linie komunikacji lotniczej, a więc badanie wartości gospodarczej pod względem wydajności linii, kosztów eksploatacyjnych, utrzymanie. Zbiera się tu wszelkie materiały o wszystkich istniejących liniach lotniczych w świecie, opracowuje się wykresy porównawcze itp. Bada się możliwości nowych linii wewnętrznych i zagranicznych. W tej dziedzinie ważnym jest problem linii lotniczych przez Półn. Atlantyk, w który tak dużo studiów włożyli Niemcy (projektują na 1939 r. stałą komunikację). W tej dziedzinie współpracuje Instytut z Instytutem meteorologicznym prof. Georgiego i centralą meteorologiczną morską w Hamburgu.

3. Ekonomia techniczna lotnictwa. Badania nad tanimi kosztami w lotnictwie. Tani materiał, tanie paliwa, tania administracja i eksploatacja. Dotyczy to też zagadnienia przemysłowego w czasie wytwórczości oraz w eksploatacji.

Nadto Instytut wykonuje, jak i Instytut w Lipsku, szereg zadań dla Min. lotnictwa i dla wojska, o czym zbyt wiele informacji otrzymać nie można. Specjalne prace wykonują pracownicy z poza Instytutu w dziale ubezpieczeń lotniczych (Deutsche Luftpool, Verein Versicherungen A. G. Stuttgart). Instytut posiada w swej organizacji działy: 1. Biblioteka zorganizowana na zasadach podobnych jak w Lipsku.

2. Pracownia podzielona na odpowiednie działy pozostające pod kierownictwem specjalistów. Pracownicy te posiadają swoje własne archiwa i to dwojakiego rodzaju tj. informacyjne, gdzie grupuje się na podstawie pism czy rozpraw lub prac pewne materiały dla badań praktycznych pracowni, oraz techniczne, gdzie gromadzi się już materiały powstałe po wykorzystaniu różnych danych, a więc wykresy, zestawienia, tabele statystyczne itp. Uzupełnieniem tych pracowni jest statystyka prowadzona oddzielnie dla każdego działu. Stanowi ona materiał ściśle tajny Instytutu.

Instytut posiada wydawnictwo swych prac pozostające pod kierownictwem prof. Piratha (wydano dotychczas 11 zeszytów). Instytut utrzymuje swe działy dzięki stałemu budżetowi naukowemu Technische Hochschule oraz korzysta z subwencji Min. Lotnictwa i Luft-hansy. O wysokościach tych pozycji nie można było zdobyć informacji; ze względu na materiał i prace sądzić należy, że są one większe od subwencji Instytutu w Lipsku.

Rok 1933 stwarza nowe horyzonty dla lotnictwa. Wtedy to bowiem powstało Ministerstwo Lotnictwa, które zwróciło uwagę na pracę tych studiów, reorganizując dotychczasową ich współpracę z naczelnymi organami władzy. Ta reorganizacja dała podział kompetencji i rozdział funkcji, które ująć można w sposób następujący: badawcza i przygotowawcza strona należy do Instytutów naukowych, zaś wykonawcza i kontrolna do władzy administracyjnej. Harmonia panująca w organizacji niemieckiej, daje w wyniku dziś już nie postęp i rozwój, lecz potężny skok w przód lotnictwa Niemiec przed innymi naro-

dami. Dzięki przygotowaniom nauki, badaniom i studiom realizowanym w rozwoju lotnictwa Niemcy stanęli w rzędzie pierwszych potęg świata.

Dla uzupełnienia obrazu ze względu na sąsiedztwo musimy w krótkich słowach zapoznać się jeszcze z poziomem wiedzy o prawie lotniczym w Rosji. Istnieje tam podwójny poziom naukowego studium, jeden ogólny (tak Rosja kształci wszędzie) a to szkoły lotnicze i Ossoawiachim. Prawo lotnicze jest tam przedmiotem obowiązkowym — przepisy ruchu lotniczego w szkołach są wstępnym przygotowaniem lotnika, dalsze uzupełnienia i wyższy poziom podaje się na wyższych etapach studiów lotniczych. Sekcja prawa lotniczego Ossoawiachim (sekcja wozdusznogo prawa) w Moskwie, założona w 1925 r. skupiająca dziś we współpracy 30 profesorów, wielu docentów, prawników i innych pracowników naukowych (Pereterski, Łachtin, Baranow, Zarzar, Korowyn, Grabar i inni) jest tym drugim a zarazem wyższym ośrodkiem dla studiów zagadnień prawnych żeglugi powietrznej.

c) O g ó l n a c h a r a k t e r y s t y k a s t u d i ó w z a g r a n i c z n y c h.

Gdy się porówna wszystkie ośrodki naukowe (w ub. r. w krótkim odstępie czasu miałem możność zwiedzić ośrodki naukowe Niemiec, Francji i Włoch) to już od pierwszego zetknięcia się z nimi wyczuwa się różnice między tymi komórkami naukowymi. Wszystkie one są nastawione na zadania państwowe, jakim mają służyć. Odrębność założeń programowych w tych 3 państwach przedstawia schemat organizacji instytutów. Temu towarzyszy też całość pracy przeprowadzanej przez każdy instytut. Jeśli Niemcy reprezentują, jak powiedziałem wyżej, najbardziej ścisły i centralistyczny system badań i przygotowań naukowych w Instytutach — to na dowód tego trzeba zbadać ich stronę praktyczną, łączącą się z instytutami. Ich organa władzy lotniczej potrzebują ludzi naukowo przygotowanych do zadań opiniotawczych i ba-

dawczych, a takich właśnie mają w swoich instytutach. Istnieje tam znakomity podział kompetencyj, urząd wykonuje administrację, a ośrodki naukowe badają, przygotowują i opiniują. Biblioteka i archiwum każdego są cennymi ośrodkami, z których może dowolnie korzystać Ministerstwo Lotnictwa. Kierunek ich prac w Instytutach jest ściśle naukowo-przygotowawczy, o charakterze komunikacyjno-handlowym, (bardzo szeroki dział prawa handlowego i prywatno-prawny w Lipsku, jak i cały kierunek gospodarczo-techniczny Instytutu w Stuttgarcie). Niemcy swym lotnictwem komunikacyjnym starają się wkraczać wszędzie, byle tylko stanowić o swej sile na zewnątrz. Dlatego krocząc świadomie w tym kierunku przygotowują kadry prawników do tego celu. Jest to bezwzględnie świadoma i racjonalna polityka. Kwestia przepisów fabrykacyjnych i kontroli stanowi grupę wewnętrzną Ministerstwa Lotnictwa, przepracowywaną wspólnie z Instytutem w Lipsku i Stuttgarcie, stosownie do potrzeb, zaś prawem asekuracyjnym zajmuje się specjalnie syndykat prawny Lufthansy (Dr Döring, dr Vimmer). Ten dział jest też reprezentowany w Instytucie lipskim i stuttgarckim z punktu widzenia naukowego. Na tle tych systematycznych prac zarysowuje się pierwszorzędnie współpraca tych ośrodków naukowych z Ministerstwem Lotnictwa i stąd płynie podział kompetencyj.

Drugim zespołem co do kolejności pod względem organizacji, to włoskie ośrodki naukowe. Italia stanowi przygotowany dziś zespół naukowy oparty o osobę przede wszystkim prof Ambrosiniego, twórcę i kierownika tej gałęzi nauki we Włoszech, oraz innych profesorów i wykładowców prawa lotniczego. Prof. Ambrosini umieścił swój ośrodek w Scuola Superiore di Ingegnera Aeronautica (instytut prawa lotniczego także tam się znajduje) i tam rozbudował swą pracownię, przy jego boku pracują tam asystenci prawnicy i technicy. Przygotowuje on współpracę techniki i prawa, nie tylko dla samych zadań uczelni lecz dla przyszłych zadań w lotnictwie, które spełniać będą absolwenci tej uczelni. Wysunięto obecnie

w Rzymie projekt stworzenia wyższej uczelni lotniczej, która by skupiała wszelkie dziedziny lotnictwa. Według zdania prof. Ambrosiniego, który należy do projektodawców tego zakładu naukowego, ma ta zmiana nastąpić już w ciągu najbliższego roku. Jak widać, przygotowuje się w Italii nową organizację naukowych ośrodków, która będzie utworzona według zasad zcentralizowania całej wiedzy lotniczej. Uzupełnieniem schematów naukowych ośrodków jest centrum doświadczalne lotnictwa włoskiego w Gvidonii, gdzie wszyscy naukowcy włoscy posiadają zapewniony dostęp i sprawdzają wszystkie wartości swego lotnictwa. W odróżnieniu od Niemców, prowadzących handlowo-polityczną pracę w swych instytucjach, Włosi reprezentują zainteresowania ogólnomiędzynarodowe (kwestia kolonialna w Afryce itd.). Trzeci zespół naukowy tj. francuski różni się od dwóch przedstawionych, gdyż posiada różnorodność kierunków i wolność ujęcia każdego zagadnienia lotniczego. Paryż, stolica wielu organizacji międzynarodowych daje możliwość bardzo szerokich możliwości, nic też dziwnego, że tam wre praca naukowa na jak najszerszej platformie.

Szukanie w przedstawionych ośrodkach specjalnego wzoru do skopiowania jest niebezpiecznym eksperymentem, gdyż ośrodki naukowe każdego z tych państw posiadają odmienne założenia, nie dające się zastosować w innym państwie. Widzi się tu i ówdzie pewne wzory zapożyczone lecz nigdzie nie kopiuje się bezkrytycznie cudzej całości. Schemat więc organizacyjny lotnictwa i jego ośrodków każde państwo musi specjalnie opracować i też odpowiednio z nich korzystać.

d) Nasze studium prawa lotniczego i dziedzin pokrewnych.

W chwili gdy już na ogół zorganizowano naukę prawa lotniczego w normalnych studiach uniwersyteckich na wydziałach prawa przez stwarzanie katedr prawa lotniczego lub kreując specjalne instytuty prawa lotniczego.

my zdołaliśmy też postawić nasze pierwsze kroki. Nawiazując do pięknej tradycji lotniczej, Lwów na swym uniwersytecie daje początek tej pracy, nawiazując tym samym łączność z pracami śp. prof. Roszkowskiego. W roku szkolnym 1935/36 na wydziale prawa U. J. K. zostały wprowadzone zlecone wykłady międzynarodowego i polskiego prawa lotniczego, które mi powierzono. Zainteresowanie tymi wykładami oraz dalsza inicjatywa wydziału prawa przy wybitnej pomocy finansowej Zarządu Głównego L. O. P. P., Okręgów Wojewódzkich L. O. P. P. we Lwowie, Tarnopolu i Stanisławowie, doprowadziły do powołania do życia pierwszego kursu prawa lotniczego. Na kurs ten wpisało się około 100 słuchaczy, z czego ukończyło z odpowiednimi egzaminami ponad 30 słuchaczy. Obecnie jest kontynuowany drugi kurs roczny już z rozszerzonym programem wykładów. Studium to zaopatrzone jest w bibliotekę, w której znalazły pomieszczenie dzieła fachowe, pisma prawno-lotnicze i ogólno-lotnicze. Nadto w ubiegłym roku prowadzone było seminarium z zagadnień prawa lotniczego międzynarodowego i polskiego.

W krótkich słowach przedstawiłem zarys historyczny powstania tej jedynej u nas komórki naukowej, przed którą stoją zadania wypełnienia luk w tej dziedzinie nauki. Wobec istnienia tej komórki naukowej oraz projektów powołania instytutu prawa lotniczego w Warszawie, stawiamy pytanie: jaki powinien być instytut prawa lotniczego i czy powinien on skupiać tylko zagadnienia prawne? tzn. czy powinno w nim być reprezentowane tylko prawo lotnicze a osobno zagadnienia gospodarczo-techniczne lotnictwa (zagadnienia w rodzaju instytutu w Stuttgarcie).

Postaram się podać moje zapatrywania, oparte na studium obcych instytutów. Zabrałem głos w tej sprawie mając legitymację około 20-letniej czynnej pracy w lotnictwie, jako pilot stale latający, znający życie lotnicze nie tylko z urzędniczej strony, pracujący przy tworzeniu lotnictwa sportowego przez z górą 10 lat oraz jako pierw-

szy oficjalny wykładowca prawa lotniczego na uniwersytetach polskich. Nadto uważam za swą legitymację zwiedzenie w ubiegłym roku Niemiec, Francji, Italii, gdzie bezpośrednio zetknąłem się z katedrami i instytucjami prawa lotniczego i dziedzin pokrewnych. Dlatego na wstępie stwierdzam, że pracę należy zacząć od fundamentów a nie stwarzać najpierw piękne ornamentacje, które można dopiero wnieść do zbudowanego gmachu. Musimy posiadać tylko studium odpowiadające naszym warunkom lotnictwa i jego potrzebom. Danie odpowiedzi na pytanie postawione wyżej, jaki powinien być ten polski instytut, nie jest zbyt łatwe, lecz by je rozpatrzyć trzeba porozumiewać się językiem wspólnym i odznaczać się zrozumieniem naszych potrzeb naukowych. Jeśli ma być instytut prawa lotniczego to już tym samym zostawia się na przyszłość miejsce dla drugiego instytutu gospodarczo-technicznego.

Tu postawię pytanie, skąd brać ludzi do prowadzenia dwóch komórek naukowych, specjalnych badań i prac doświadczalnych — jest to odpowiedzią na temat jednego charakteru instytutu. Dalej musi się rozpatrzyć możliwości finansowe — co stanowi też dalszą część odpowiedzi na ten temat, jeśli biblioteka i archiwum kosztować powinno rocznie około 100.000 zł, to skąd popłyną podwójne kwoty na dwa instytuty. Jeśli podam, że lwowski kurs prawa lotniczego obraca się w budżecie rocznym około 6—8.000 zł — czyż istnieje możliwość zrozumienia w tym względzie dla dwóch komórek naukowych?! A może należy dążyć do stworzenia kilku anemicznych ośrodków, by się nazywało, że wypełniło się lukę organizacyjną? Bezwzględnie nie! — trzeba podchodzić do tego zagadnienia spokojnie i realnie obliczać odpowiednio nasze potrzeby. Fakt istnienia ośrodka lwowskiego i projekt uwidoczniiony w budżecie Min. Komunikacji wskazuje na potrzebę takich instytucyj. Są rozpatrywane dwa miasta jako siedziby ośrodków: Lwów i Warszawa. Przedstawiciele władz twierdzą, że taki instytut powinien znajdować się tylko w Warszawie. Czy jednak słuszny

jest ten pogląd centralistyczny? W zasadzie jest obojętnym gdzie on powinien być. Centraliści głosują za Warszawą, bo tam władze centralne, ośrodki lotnicze, centrala przemysłu i wszystkiego, co można określić zagadnieniem lotniczym. A teraz rozpatrzmy co posiada Lwów. Najważniejszą rzecz już posiada, samo studium, tj. tradycję ostatnich lat pracy, wiążącą się z pracami w okresie przedwojennym, kilku profesorów i wykładowców na uniwersytecie, sekcję lotniczą na politechnice, Instytut Techniki Szybownictwa i Motoszybownictwa, tj. ośrodek badań i prac przygotowawczych szybownictwa, lotnictwa sportowego i problemów cywilnej ekonomii technicznej lotniczej; tu znajduje się ścisła łączność z przyszłymi zadaniami studium szerokiego, oraz wiele lotniczych możliwości. Dalej Lwów posiada jedną tego rodzaju uczelnię w Polsce, a jest nią akademia handlu zagranicznego, co ma też niemałe znaczenie dla studium lwowskiego w przyszłości. Z wymienionymi ośrodkami naukowymi przyszłe rozbudowane studium powinno zacieśniać węzły współpracy naukowej. Stwierdzić należy, że obce instytuty nie znajdują się zawsze w stolicach np. Niemcy (Lipsk i Stuttgart). Bliskość władz centralnych lotniczych powoduje wypaczanie programowych prac instytutu. Stałe mieszanie się do prac ściśle naukowych niepowołanych dyletantów hamuje realizowanie programu. Wszelkie życzenia władz do ośrodków naukowych powinny być precyzowane dokładnie i stawiane w formie oficjalnej przez najwyższych przedstawicieli tych władz, a nigdy w formie życzeń lub wskazówek niższych szefów, a nawet referentów. Jednym z powodów wydatnego funkcjonowania Instytutu w Lipsku jest właśnie to, że znajduje się on poza stolicą. Zapewne ktoś powie, że Italia ma swój Instytut w Rzymie — tak, — lecz indywidualność jaką jest prof. Ambrosini, uznany powszechnie w kraju i za granicą za autorytet nie zezwala takiemu fachowcowi jakim jest Cacopardo (szef działu ogólnoprawnego Min. Lotnictwa) na mieszanie się do kompetencji i prac Instytutu rzymskiego.

Studium właściwe musi posiadać swój autorytet i wartość naukową, opartą o ściśle wytknięty raz program prac. Powoływanie się u nas na obce wzory jest niecelowe, gdyż najczulszej strony danego instytutu tj. współpracy z władzami nikt nie jest zdolny skopiować, trzeba ją tworzyć z obydwóch stron ze zrozumieniem i umiarem. Nam potrzeba komórki naukowej przygotowującej kadry ludzi do prac w lotnictwie, świadomych prawdziwych zasad fachowych. Tu tkwi odpowiedź na pytanie jakim powinien być polski instytut czy studium. Musi więc on kojarzyć dziś całe zagadnienie prawne lotnictwa i gospodarcze, a przy współpracy dzisiejszych wydziałów lotniczych politechnik powołać należy działy gospodarczo-techniczne na tworzenie dwóch ośrodków naukowych. Dziś powinno się zacieśnić współpracę obecnych wydziałów lotniczych, uniwersytetów, instytutów aerodynamicznych, techniki lotnictwa i szybownictwa z powstającą nową komórką naukową, jaką jest już dziś lwowskie studium. Musimy pracować dziś ze zrozumieniem, że inżynier nie znający zasad prawnych i podstawowych założeń ekonomiczno-politycznych nie może być dobrym dyrektorem wytwórni. Taki nie przygotowany do zadań inżynier będzie zachwycał się konstrukcją metalową a przede wszystkim duralową w Polsce i będzie starał się ją budować w Polsce z duralu, gdy tego duralu nie mamy, a za to mamy dobre stale i pierwszorzędne drzewo. Przygotowanie tylko techniczne nie wystarcza. I patrzmy — Włosi i Francuzi w swych szkołach technicznych lotnictwa wprowadzili te przedmioty nauki. Czy tu nie leży powód nie popełniania błędów w najprymitywniejszej zasadzie organizacji lotnictwa?

Może dla uzupełnienia jeszcze kilka uwag na temat organizacji takiego instytutu. Tworzenie np. instytutu tylko dla biblioteki i archiwum, o ile znajdzie się fachowiec do stworzenia go, bez dobudowania do niego ośrodka, w którym będzie przygotowywać się i kształcić przyszłych pracowników lotnictwa i gdzie po odbytych studiach prawnych i technicznych będzie się pogłębiać drogą specjal-

nych ćwiczeń, seminariów i innych prac dorobek naukowy i praktyczny, uważam za niecelowy. Instytut w którym nie będzie prac przygotowawczych dla przyszłych doktorów prawa i nauk pokrewnych, w którym nie będzie tej prawdziwej pracy naukowej dysertacyjnej to twór bez jednego odnoża i bez niego właśnie ten twór będzie zawsze chromał. Można obecnie proponowaną przez wielu komórkę nazwać tylko biblioteką lub archiwum i wtedy taka komórka może mieścić się przy każdej władzy lotniczej (np. przy Inspektoracie O. P. L. w Gen. Inspektoracie Sił Zbrojnych, przy Wyższej Szkole Wojennej, Instytucie Techniki Lotnictwa, Depcie Lotn. Cyw. M. K. lub Zarządzie Głównym L. O. P. P. zresztą jak to radził w 1927 r. pierwszy projektodawca biblioteki prawa lotniczego adwokat Kaftal). Korzystanie z takiej biblioteki musiałoby być wyraźnie ustalone przez wszystkie władze lotnicze. Czy jednak taka biblioteka jest celowa i czy dziś spełni swe zadanie, gdy istnieją tak rozległe zadania przygotowania ludzi do tych działów życia lotniczego? Najpierw trzeba dać państwu zespoły ludzi przygotowanych do zadań codziennych w tych dziedzinach, a potem pomyśleć można o instytucjach, których cel i zadania leżą jeszcze w rejonach mgieł i projektów. Nie mając ani jednej katedry prawa lotniczego ani innych dziedzin pokrewnych, nie powinniśmy myśleć o jakiejś drogocennej bibliotece czy instytucie, z którego będzie korzystać, obecnie, jak zdołałem policzyć na palcach jednej ręki, 4—5 osób, tzw. fachowców, bo zajmują odpowiednie stanowiska referentów. Nie stać nas na drogocenne doświadczenia, lecz trzeba nam rozbudowania zagadnień lotniczych na wszystkich uniwersytetach i wyższych zakładach, na których program wykładów oficjalnie zawierałby wiedzę lotniczą zastosowaną do specjalności danego wyższego zakładu. Obecnie gdy stworzono na uniwersytecie J. P. w Warszawie program wykładów lotniczych przez wprowadzenie prawa lotniczego jako wykładów zleconych, które powierzono radcy Babińskiemu, już drugi z kolei uniwersytet posiada w swym programie stu-

diów naukę prawa lotniczego jako przedmiot naukowy — należy więc dalej dążyć do tego, by inne uniwersytety poszły śladami dwóch uczelni (Lwowa i Warszawy). Studium zaś specjalne jakim jest lwowski kurs prawa lotniczego przy stałym uzupełnianiu dziedzin politycznych i gospodarczych lotnictwa, postawić tak, by mogło ono przygotowywać liczne rzesze przyszłych pracowników lotnictwa. Oto są zdaniem moim najpilniejsze postulaty na temat instytutu prawa lotniczego i dziedzin pokrewnych.

7. SAMODZIELNOŚĆ LOTNICTWA I ZWIĄZANA Z NIĄ ORGANIZACJA ZAGADNIEŃ PRAWNYCH

Lotnictwo doby obecnej stanowi czynnik siły i potęgi państw. Nic więc dziwnego, że jego zastosowanie we wszystkich dziedzinach życia państwowego i społecznego stało się powszechnym. Wojna stworzyła z samolotu samodzielny środek walki, który przesądził przewagę i zwycięstwo. W czasie wojny 1914—1918 szybki rozwój techniczny lotnictwa spowodował zastosowanie samolotu we wszystkich dziedzinach życia. W pewnym momencie potrzeby lotnictwa tak wzrosły, że stały się już nie tylko w zagadnieniach komunikacyjnych i obrony państwowej, lecz w szeregu innych dziedzin. Uznano powszechnie autonomię zagadnienia lotniczego i powołano do życia specjalne organy władzy. Ministerstwa Lotnictwa nie są objawem chwilowego zaspokojenia potrzeb administracyjnych, ujęcia na pewien okres czasu polityki lotniczej, lecz faktycznie stwierdzeniem samodzielności lotnictwa. Równocześnie gdy powstało prawo lotnicze, powstała kwestia uznania samodzielności tej dziedziny prawa. Liczni autorzy zaprzeczyli temu prawu charakteru specjalnego i nie chcieli uznać jego samodzielności.

Odpowiedzi na temat samodzielności lotnictwa szukać należy wszędzie, począwszy od ośrodka, w którym odbywa się cała działalność lotnicza tj. przestworza. Jak woda i ziemia stanowią ośrodek dotychczasowych działalności tak przestworza stanowią ośrodek nowoczesnego czynnika działalności ludzkiej. Z tym łączą się też pewne ujęcia. Rozwój lotnictwa daje organizację międzynarodową i państwową, — również tu potrzebne jest ujęcie prawne.

Poszczególne dziedziny życia lotniczego wprowadziły specjalne warunki organizacji — z tym łączy się też ujęcie prawne. Cały techniczny postęp konstrukcji, wytwórczości wreszcie badań wartości całego sprzętu lotniczego, wymagały nowych rozwiązań — a te także pociągnęły za sobą specjalne ujęcia prawne. Całe życie lotnicze jak sport, komunikacja, turystyka i inne dziedziny, w których lotnictwo znalazło swe zastosowanie, wyrabiało swe nowoczesne ramy — temu towarzyszyło również specjalne ujęcie prawne.

Ten dział zagadnień prawnych, regulujący stosunki wynikłe z tej tak samodzielnej dziedziny życia dzisiejszych narodów, stanowi tym samym samodzielny dział prawny.

S P I S R Z E C Z Y

1	Prawo lotnicze samodzielnym działem prawa	5
2	Dzisiejsza doktryna prawa lotniczego	8
3	Prawo w ogólności i jego stosunek do prawa lotniczego . .	14
4	Prawo lotnicze czy powietrzne	18
5	Podział dziedzin prawnych w prawie lotniczym	26
6	Nauka prawa lotniczego	36
a)	Historyczny zarys rozwoju nauki prawa lotniczego .	36
b)	Ośrodki naukowe prawa lotniczego	49
c)	Ogólna charakterystyka studiów zagranicznych . . .	60
d)	Nasze studium prawa lotniczego i dziedzin pokrewnych	62
	Samodzielność lotnictwa i związana z nią organizacja za- gadnień prawnych	69

