R G B WH GR BL Grey Scale #13 C M Y K
DANES PICTA .COM
A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ LOTNICTWA
i OBRONY POWIETRZNEJ
AKADEMII OBRONY NARODOWEJ

AON 5652/04

MIĘDZYNARODOWE KONWENCJE I UMOWY LOTNICZE ORAZ ICH ZASTOSOWANIE – ZARYS PROBLEMATYKI

DLA STUDENTÓW STUDIÓW ZAOCZNYCH
KIERUNEK LOTNICTWO
WYDZIAŁ LOTNICTWA I OBRONY POWIETRZNEJ

57740

WARSZAWA

Colour Chart #13
Blue Cyan Green Yellow Red Magenta White 3/Color Black
Inches Centimetres
DANES PICTA .COM

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ
WYDZIAŁ LOTNICTWA I OBRONY POWIETRZNEJ

BIBLIOTEKA GŁÓWNA - ARCHIWUM
Nr ewid. 57740
Akademii Obrony Narodowej

AON 5652/04

Małgorzata POLKOWSKA

MIĘDZYNARODOWE KONWENCJE I UMOWY LOTNICZE ORAZ ICH STOSOWANIE – ZARYS PROBLEMATYKI

WARSZAWA 2004

SPIS TREŚCI

WSTĘP 5

1. KONWENCJA PARYSKA 1919 ROKU 7
1.1. Podstawowe zasady konwencji i jej ratyfikacja 7
1.2. Konwencja paryska i CINA w okresie narastania konfliktów gospodarczych i politycznych na świecie 13

2. KONWENCJA CHICAGOWSKA I POWSTANIE SYSTEMU CHICAGOWSKO-BILATERALNEGO 1944–2004 18
2.1. Konferencja w Chicago i uchwalenie konwencji – 1944 18
2.2. Rozwój systemu chicagowskiego i działalność Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego – ICAO 20
2.3. Zasada przynależności państwowej statków powietrznych i jej realizacja 25
2.4. Umowy dwustronne 29

3. KONWENCJA WARSZAWSKA Z 1929 ROKU I JEJ MODERNIZACJE 33
3.1. Cel i treść konwencji 33
3.2. Konferencja w Hadze w 1955 r. 37
3.3. Konwencja w Guadalajarze 1961 r. 38
3.4. Tymczasowe porozumienie montrealskie 1966 r. 38
3.5. Protokół gwatemalski z 1971 r. 39
3.6. Protokóły montrealskie 1975 r. 39
3.7. Regulacje IATA 40
3.8. Konwencja montrealska z 1999 r. 41
3.8.1. Zasada budowy konwencji 41
3.8.2. System odpowiedzialności w przypadku szkód na osobie 42
3.8.3. Ubezpieczenia 45
3.8.4. Lotnicze dokumenty przewozowe 48

4. KONWENCJE DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA MIĘDZYNARODOWEJ KOMUNIKACJI POWIETRZNEJ 49
4.1. Akty terroru i sabotażu przeciw komunikacji powietrznej 49
4.2. Próby stworzenia międzynarodowej konwencji dotyczącej prewencji i karania terrorystów 52
4.3. Konwencja tokijska z 1963 r. 53
4.4. Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, Haga 1970 r. 56
4.5. Konwencja montrealska o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego – 1971 r. 61
4.6. Deklaracja z Bonn – 1978 r. 63
4.7. Konwencja o oznaczaniu plastikowych środków wybuchowych w celu ich wykrywania 64
4.8. Praktyczne znaczenie konwencji karnych 65

5. UMOWY I POROZUMIENIA MIĘDZYNARODOWE W SPRAWACH SZKÓD WYRZĄDZONYCH PRZEZ STATKI POWIETRZNE NA POWIERZCHNI ZIEMI OSOBOM TRZECIM 67
5.1. Konwencja rzymska z 1933 r. 67
5.2. Protokół dodatkowy do konwencji rzymskiej z 1938 r. 69

Redaktor techniczny
Beata Klarowska

Korekta
Renata Czerwińska

Skład, druk i oprawa: Akademia Obrony Narodowej – Wydział Wydawniczy
00–910 Warszawa, al. gen. A. Chruściela 103, tel. 681–40–55, tel./faks 681–37–52
Zam. nr 812/2004

5.3. Konwencja rzymska z 1952 r. 70
5.4. Protokół montrealski z 1978 r. 73
5.5. Stan obecny systemu odszkodowań za szkody wyrządzone przez statki powietrzne na powierzchni ziemi osobom trzecim 75

6. PRAWO LOTNICZE UNII EUROPEJSKIEJ 77
6.1. Zasady tworzenia jednolitego europejskiego rynku usług lotniczych 77
6.2. Licencjonowanie przewoźników lotniczych 81
6.3. Dostęp przewoźników lotniczych UE do tras wewnątrz Unii 82
6.4. Taryfy i opłaty w służbach powietrznych 85
6.5. Wspólne zasady przydzielania czasów operacji w portach lotniczych UE 86
6.6. Kodeks postępowania w sprawie komputerowych systemów rezerwacyjnych 89
6.7. Dostęp do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych UE 90
6.8. Odpowiedzialność przewoźników lotniczych w razie wypadku 92
6.9. Zasady przyznawania rekompensaty pasażerom niezabranym na pokład 94

7. MIĘDZYNARODOWE I EUROPEJSKIE UREGULOWANIA W POLSKIEJ USTAWIE PRAWO LOTNICZE 96
7.1. Międzynarodowe a krajowe prawo lotnicze 96
7.2. Ustawa prawo lotnicze 97
7.2.1. Definicje, przepisy międzynarodowe, właściwość prawa 97
7.2.2. Administracja lotnictwa cywilnego 104
7.2.3. Statki powietrzne i sprzęt lotniczy 107
7.2.4. Lotniska, lądowiska i lotnicze urządzenia naziemne 110
7.2.5. Personel lotniczy 112
7.2.6. Korzystanie z przestrzeni powietrznej, organizacja ruchu lotniczego, wypadki lotnicze, loty międzynarodowe 116
7.2.7. Eksploatacja statków powietrznych, certyfikacja, lotnicza działalność gospodarcza, ochrona lotnictwa cywilnego, przewóz lotniczy 120
7.2.8. Odpowiedzialność cywilna i karna 124
7.2.9. Zmiany w przepisach: obowiązujących, przejściowych, dostosowujących i końcowych 124
7.2.10. Nowelizacje ustawy prawo lotnicze 125

ZAKOŃCZENIE 127

WYKAZ WAŻNIEJSZYCH SKRÓTÓW 130

BIBLIOGRAFIA 131

ZAŁĄCZNIKI:
1. Stan ratyfikacji międzynarodowych konwencji o komunikacji powietrznej w państwach UE i państwach do niej kandydujących 135
2. Konwencja chicagowska 136
3. Umowa między rządem RP a rządem Bułgarii 159
4. Konwencja warszawska 165
5. Konwencja montrealska (tłumaczenie robocze) 176

WSTĘP

Praca dotyczy najważniejszych międzynarodowych konwencji i umów lotniczych, zawartych od roku 1919 do chwili obecnej. Uwzględniono w niej także wpływ tych przepisów na obecnie obowiązujące polskie i unijne prawo lotnicze, a także starano się ustalić, w jakim zakresie przepisy wypracowane przez społeczność międzynarodową wpływają na stan komunikacji powietrznej na świecie.

Tekst składa się z siedmiu rozdziałów oraz pięciu załączników. Rozdział pierwszy poświęcony jest konwencji paryskiej, która położyła podwaliny pod współczesne lotnicze prawo publiczne. Rozdział drugi dotyczy konwencji chicagowskiej, która w oparciu o przepisy i dorobek konwencji paryskiej i jej stałego organu wykonawczego CINA stworzyła współczesny porządek prawny w komunikacji powietrznej, ciągle ulepszany dzięki swemu stałemu organowi wykonawczemu – ICAO. Rozdział trzeci poświęcono konwencjom dotyczącym lotniczego prawa prywatnego, a szczególnie konwencji warszawskiej z roku 1929, która reguluje kwestię odszkodowań w komunikacji powietrznej. W rozdziale czwartym przedstawiono konwencje mające za zadanie przeciwdziałanie terrorowi i aktom sabotażu, skierowanym przeciw statkom powietrznym i portom lotniczym. Rozdział piąty dotyczy konwencji w sprawie odszkodowań za straty spowodowane przez statki powietrzne osobom trzecim na powierzchni ziemi; problematyka ta wywołała zainteresowanie w zasadzie dopiero po zamachu terrorystycznym w Nowym Jorku i Waszyngtonie 11 września 2001 roku. Rozdział szósty omawia prawo lotnicze Unii Europejskiej i szereg wprowadzonych w jej obrębie przepisów, wzorowanych na konwencjach międzynarodowych, które stworzyły dużą szansę dla komunikacji państw UE. Natomiast rozdział siódmy przedstawia wpływ międzynarodowego prawa lotniczego na treść polskiej ustawy prawo lotnicze przyjętej przez Sejm w 2002 roku wraz z dwiema nowelizacjami przyjętymi przed wejściem Rzeczypospolitej Polskiej w struktury Unii Europejskiej. Na końcu pracy umieszczono trzy załączniki – teksty: konwencji chicagowskiej z 1944 roku i warszawskiej z 1929 roku oraz montrealskiej (tekst roboczy w tłumaczeniu dr. hab. M. Żylicza). Aby pokazać typową dwustronną umowę lotniczą publikuje się też porozumienie między Polską a Bułgarią.

Podstawą tego opracowania były konwencje, umowy i rozporządzenia opublikowane w polskich i zagranicznych dziennikach urzędowych oraz materiały z obrad konferencji międzynarodowych, z reguły organizowanych przez ICAO. Wykorzystano także prace autorów zagranicznych, m.in.: Lawrenca Goldhirscha[1], Bina Chenga,[2] i Ruwantissa R.I. Abeyratne[3].

---

[1] L. Goldhirsh, *The Warsaw Convention Annotated*, Hague 2000.
[2] B. Cheng, *The Law of International Air Transport*, London 1962.
[3] I.R. Abeyratne Ruwantissa, *Aviation Trends in the New Millennium*, Aldershot, England.

Część materiału czerpano również z opracowań dr. hab. Marka Żylicza[4]. Podkreślić też należy inspirującą rolę dr Izabelli Szymajdy[5], z którą autorka prowadziła wspólne badania nad problematyką prawa lotniczego[6]. Wreszcie wykorzystano własne prace[7], a także teksty wykładów wygłoszonych dla studentów AON.

[4] M. Żylicz, *Prawo międzynarodowego transportu lotniczego*, Warszawa 1995 oraz *Prawo lotnicze, międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2002.

[5] Por. I. Szymajda, *Konkurencja w transporcie lotniczym. Prawo europejskie i problemy dostosowania prawa polskiego*, Warszawa 2002.

[6] Por. M. Polkowska, I. Szymajda, *Ochrona praw pasażerów lotniczych w prawie UE*, Studia Europejskie, nr 4, Warszawa 2002 oraz M. Polkowska, I. Szymajda, *Komentarz do konwencji montrealskiej 1999* (tekst w przygotowaniu).

[7] M. (Kołodziej) Polkowska, *Pierwsza światowa konwencja lotnicza i działalność jej stałego organu – Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej (CINA) 1919–1940*, Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska, Lublin–Polonia, K. Section, Wydział Politologii, Vol. IX, 2002; *Umowa przewozu i odpowiedzialność przewoźnika w międzynarodowym transporcie lotniczym*, Warszawa 2003; M. Polkowska, *System warszawski – zarys problematyki*, Studia Iuridica XLI/2003, Warszawa 2003.

1. KONWENCJA PARYSKA Z 1919 ROKU

1.1. Podstawowe zasady konwencji i jej ratyfikacja

W miarę jak wzrastały osiągnięcia lotnictwa wzmagało się zainteresowanie zagadnieniami prawnymi, niezbędnymi w rozwijaniu tej dziedziny komunikacji. Chodziło nie tylko o uregulowanie norm technicznych, znaków i sygnałów statków powietrznych, ale i o odpowiedź na pytanie: czyja właściwie jest przestrzeń nad terytorium danego państwa?

Najbardziej zainteresowana problemem żeglugi powietrznej była Francja, gdzie nakłady na lotnictwo były największe. Z inicjatywy rządu francuskiego w maju/czerwcu 1910 roku zorganizowano w Paryżu międzynarodową konferencję, której zadaniem miało być opracowanie konwencji regulującej żeglugę powietrzną. Udział w obradach wzięły delegacje Austro-Węgier, Belgii, Bułgarii, Danii, Francji, Hiszpanii, Holandii, Włoch, Monako, Niemiec, Portugalii, Rosji, Rumunii, Serbii, Szwajcarii, Szwecji, Turcji i Wielkiej Brytanii. Opracowany przez konferencję projekt konwencji składał się z 55 artykułów oraz trzech załączników technicznych, dotyczących określenia znaków przynależności państwowej, rejestracji, cech statków powietrznych; a także regulamin ruchu powietrznego. Projekt nie przewidywał ani utworzenia stałej komisji, ani specjalnej procedury do zmian nieaktualnych norm i przepisów technicznych. Okazało się jednak, że podstawową trudnością jest uzgodnienie wspólnego stanowiska w kwestii suwerenności państwa nad jego przestrzenią powietrzną. Francja i Niemcy głosiły zasadę wolności żeglugi, a Wielka Brytania żądała prawa do zamykania swej przestrzeni powietrznej dla obcych statków powietrznych.

Wybuch pierwszej wojny światowej przerwał działalność legislacyjną tworzenia międzynarodowego prawa lotniczego, ale spowodował ogromny postęp w budowie i eksploatacji statków powietrznych. Sterowce, a przede wszystkim samoloty, okazały się skutecznym środkiem łączności oraz groźną bronią ofensywną. Alianci rozumieli, że aby broń tę rozwijać, należy m.in. doprowadzić do unifikacji urządzeń, znaków i sygnałów lotniczych. Dlatego też w roku 1917, wkrótce po przystąpieniu do wojny Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, powołano do życia Międzysojuszniczy Komitet Lotnictwa, składający się z przedstawicieli Francji, Wielkiej Brytanii, Włoch i USA. Po klęsce Niemiec i ich stronników, w listopadzie 1918 roku rozpoczął się półroczny okres, w którym obowiązywało zawieszenie broni i swoją intensywną działalność rozpoczęła Komisja Pokojowa w Paryżu, która przygotowała traktaty pokojowe z państwami centralnymi. W lutym 1919 roku utworzona została Komisja Aeronautyczna Konferencji Pokojowej w Paryżu – jej podstawą był Międzysojuszniczy Komitet Lotnictwa, do którego dokooptowano dwóch delegatów Japonii oraz pięciu przedstawicieli innych państw sojuszniczych biorących udział w Konferencji Pokojowej. Oficjalne powstanie

komisji nastąpiło w połowie marca 1919 roku; współpracowali z nią także eksperci z dziedziny lotnictwa i prawa lotniczego. Zadaniem komisji było opracowanie konwencji międzynarodowej, dotyczącej żeglugi powietrznej na świecie. Prace prowadziły podkomisje prawna i techniczna, mając do dyspozycji dwa projekty zgłoszone przez rządy Francji i Wielkiej Brytanii. Paradoksem historii był fakt, że w 1919 roku doktryna francuska, wykazująca zbieżność z poglądami Niemiec na sprawy suwerenności nad swą przestrzenią powietrzną, zderzyła się z odmienną doktryną brytyjską.

Ostatecznie osiągnięto kompromis między propozycjami Wielkiej Brytanii i Francji i 10 lipca 1919 roku projekt konwencji został przez Komisję Aeronautyczną przedstawiony Radzie Najwyższej Konferencji Pokojowej. Rada Najwyższa zaleciła dokonanie niewielkich poprawek i 13 października 1919 roku przedłożyła konwencję delegatom poszczególnych państw do podpisania (w imieniu Polski konwencję podpisał premier i minister spraw zagranicznych Ignacy Jan Paderewski)[8]. Wcześniej jednak (28 czerwca 1919 roku) został podpisany traktat pokojowy w Wersalu między USA, Wielką Brytanią, Francją, Włochami, Japonią oraz państwami stowarzyszonymi (m.in. Polską) a Niemcami. Na mocy artykułów 198–202 Niemcom zakazano posiadania lotnictwa wojskowego (samolotów i sterowców), artykuły 313–320 zaś przewidywały, że statki powietrzne należące do mocarstw sprzymierzonych i państw stowarzyszonych będą miały całkowitą wolność przelotu, lądowania i tranzytu w Niemczech, a ponadto muszą być traktowane tak samo jak niemieckie cywilne statki powietrzne. Ponadto władze niemieckie zostały zobowiązane do wprowadzenia w życie przepisów opracowanej aktualnie konwencji o żegludze powietrznej. Traktat wersalski (art. 320) stwierdził, iż *„zobowiązania nałożone przez powyższe przepisy pozostaną w mocy do dnia 1 stycznia 1924 roku, chyba, że Niemcy przedtem będą dopuszczone do Związku Narodów* [Ligi Narodów – przyp. M.P.] *lub za zgodą mocarstw sprzymierzonych – będą upełnomocnione do przystąpienia do konwencji, zawartej między rzeczonymi mocarstwami w przedmiocie żeglugi powietrznej"*[9].

Międzynarodowa konwencja lotnicza z 13 października 1919 roku składała się z dziewięciu rozdziałów. W rozdziale pierwszym zawarto podstawową zasadę, która do dziś obowiązuje w międzynarodowym prawie lotniczym: *„Wysokie układające się strony uznają, że każde państwo posiada całkowite i wyłączne zwierzchnictwo nad przestrzenią powietrzną ponad swoim terytorium"* (art. 1), co w połączeniu z artykułem 2, w którym: *„Każde z układających się państw zobowiązuje się przyznać w czasie pokoju swobodę zwykłego przelotu ponad swoim terytorium*

---

[8] Z. Galicki, *Charakter prawny międzynarodowych wzorów i zalecanych metod ICAO*, praca doktorska napisana w Katedrze Prawa Międzynarodowego Publicznego pod kierunkiem doc. dr. W. Góralczyka, Warszawa 1971. Maszynopis w Bibliotece Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego, s. 14–18; A. Roper, *La Convention Internationale du 13 octobre 1919 portant reglamentation de la navigation aerienne. Son origine. Son application. Son avenir*, Paris 1930, s. 34–35.

[9] *Traktat pokoju między mocarstwami sprzymierzonymi i skojarzonymi i Niemcami, podpisany w Wersalu dnia 28 czerwca 1919 roku*, DzU z 1920 r., nr 35, poz. 200.

statkom powietrznym innych układających się państw z zastrzeżeniem, że statki te ściśle przestrzegać będą warunków ustanowionych w niniejszej konwencji" oznaczało próbę kompromisu między doktryną francuską a brytyjską. Dalej rozdział wstępny zapewniał, że każde państwo ma prawo ustanawiania stref zakazanych, a statki powietrzne, które się nad nimi znajdą, mają obowiązek lądowania na najbliższym lotnisku. Rozdział drugi zatytułowany „Przynależność państwowa statków powietrznych" przewidywał, że żadne z układających się państw nie dopuści do lotu ponad swoim terytorium statku niemającego przynależności państwowej jednego z Układających się państw, o ile na to nie zostanie udzielone specjalne pozwolenie. Oznaczało to nie tylko dyskryminację państw centralnych (Niemiec, Austrii, Węgier, Bułgarii, Turcji), ale i tych państw neutralnych, które w czasie pierwszej wojny światowej utrzymywały z nimi stosunki handlowe (m.in. Holandii, Hiszpanii, Szwajcarii, Danii, Szwecji i Norwegii). Artykuły 6–10 postanawiały, że statki powietrzne muszą być wpisane do rejestru danego państwa, posiadać znaki przynależności państwowej; przewidywano też wymianę informacji w tych sprawach. Rozdział siódmy m.in. stwierdzał, że statki wojskowe, celne i policyjne nie podlegają przepisom konwencji.

Bardzo ważne znaczenie miał rozdział ósmy (art. 34–43). Artykuł 34 stwierdzał: „zostanie ustanowiona pod nazwą Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej stała komisja międzynarodowa pozostająca pod władzą Ligi Narodów, złożona z dwóch przedstawicieli każdego z państw następujących: Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, Francji, Włoch i Japonii; jednego przedstawiciela Wielkiej Brytanii i po jednym z każdego z dominiów brytyjskich i Indii, jednego przedstawiciela każdego z układających się państw. Każde z pięciu pierwszych państw (Wielka Brytania ze swoimi dominiami i Indiami liczy się tym razem jako jedno państwo) będzie miało taką najmniejszą liczbę głosów w całości, aby iloczyn z pomnożenia tej liczby przez pięć przewyższał, co najmniej o jeden głos, sumę głosów wszystkich innych układających się państw. Wszystkie inne państwa, poza pięcioma pierwszymi, będą miały każde po jednym głosie". Artykuł 34 wyraźnie stwierdzał podległość CINA wobec Ligi Narodów oraz prymat mocarstw w CINA. Następnie tenże artykuł przewidywał, że z chwilą, gdy większość państw przystępujących do konwencji ratyfikuje ją, rząd Francji zwoła pierwsze zebranie CINA. Organizacji tej przyznano następujące uprawnienia:

– przyjmowanie wniosków od państw członkowskich w sprawach modyfikacji konwencji;

– komunikowanie o przyjętych zmianach;

– rejestrowanie i publikowanie danych dotyczących przepisów, warunków umów itp., obowiązujących w lotnictwie poszczególnych państw oraz innych informacji z zakresu międzynarodowej żeglugi powietrznej, a także wydawanie opinii w sprawach, z którymi państwa członkowskie mogłyby zwrócić się do CINA. Każda zmiana w przepisach technicznych (opublikowanych w formie załączników do konwencji) mogła być wprowadzona przez CINA, pod warunkiem, że zatwierdzi ją 3/4 państw członkowskich (w stosunku do wszystkich uprawnionych). Na-

tomiast propozycje zmian w konwencji i załączniku H (celnym) mogły być poddane pod dyskusję, o ile uzyskały 2/3 ogólnej liczby głosów; ponadto winny być one przed wprowadzeniem w życie ratyfikowane przez układające się państwa.

Rozdział dziewiąty (postanowienia końcowe) zawierał zobowiązania stron w kwestiach współpracy w dziedzinie zbierania i udzielania informacji meteorologicznych i statystycznych, wydawania jednolitych map lotniczych i ustawiania naziemnych znaków lotniczych, rozwoju i używania radia (bliższe szczegóły zawierały załączniki G i F). Artykuł 36 przewidywał, że postanowienia konwencji nie mogą być rozumiane jako przeszkoda w zawieraniu przez układające się strony specjalnych porozumień z państwami trzecimi. Artykuł 37 ustalał odpowiednią procedurę na wypadek różnicy zdań między układającymi się państwami, co do interpretacji konwencji. Spory miał rozstrzygnąć nieistniejący jeszcze Stały Trybunał Sprawiedliwości Międzynarodowej; na razie przewidywano arbitraż.

Artykuł 41 określał, że do konwencji mogą przystąpić także państwa niebiorące udziału w pierwszej wojnie światowej, zgłaszając swój udział rządowi francuskiemu. W odniesieniu do Niemiec i ich sojuszników z lat 1914–1918 artykuł 42 zapowiadał, że nie będą one dopuszczone do konwencji do 1 stycznia 1923 roku, chyba że zostaną członkami Ligi Narodów bądź uzyskają na to zgodę państw, które podpisały traktat pokojowy (zawarty z danym państwem). Po 1 stycznia 1923 roku warunki te będą zniesione, a o przyjęciu danego państwa do CINA zadecydować może zgoda 3/4 państw członkowskich. Wypowiedzenie konwencji przez dane państwo będzie miało skutki prawne dopiero po upływie roku. Konwencja podlegała ratyfikacji przez poszczególne państwa; dokumenty ratyfikacyjne i inne związane z konwencją przechowywać miał rząd Francji. Przewidywano, że podpisywanie konwencji może trwać do 12 kwietnia 1920 roku.

Konwencję podpisali przedstawiciele: Australii, Belgii, Boliwii, Brazylii, Chin Czechosłowacji, Ekwadoru, Francji, Grecji, Gwatemali, Haiti, Hondurasu, Indii Japonii, Kanady, Kuby, Liberii, Nikaragui, Nowej Zelandii, Panamy, Peru, Polski Portugalii, Rumunii, SHS (Serbii, Chorwacji, Słowenii – późniejszej Jugosławii) Syjamu, Urugwaju, USA, Wielkiej Brytanii i Irlandii, Włoch oraz Związku Południowej Afryki[10].

Konwencja paryska była ważnym kompromisem między dwiema podstawowymi teoriami w nauce prawa lotniczego. Był to kompromis korzystny dla społeczności międzynarodowej. Dobrym rozwiązaniem wydaje się także powołanie do życia CINA i wyposażenie jej w znaczne uprawnienia, nie tylko w zakresie dokonywania zmian w treści załączników „technicznych", ale i dodawania do nich nowych przepisów odpowiadających rozwojowi żeglugi powietrznej. CINA miała więc spełniać funkcje normotwórcze (poprzez modyfikację załączników) oraz

[10] *Konwencja urządzająca żeglugę powietrzną*, podpisana w Paryżu dnia 13 października 191 roku; przekład na język polski oraz wersje oryginalne w językach: francuskim, angielskim i włoskim DzU 1929, nr 6, poz. 54.

funkcję jurysdykcyjną, wykonywaną w drodze rozstrzygania sporów w kwestiach ich interpretacji[11].

Trzeba jednak zwrócić uwagę na fakt, że konwencja paryska powstała miesiąc po traktacie wersalskim. Wydawało się wtedy, że spoistość wszystkich zwycięskich mocarstw będzie nienaruszona, a Niemcy przez lata nie podźwigną się z upadku. Jednak już 19 listopada 1919 roku Senat USA odmówił ratyfikacji traktatu wersalskiego, a tym samym wstąpienia do Ligi Narodów i odrzucił traktat gwarancyjny dla Francji. Także Japonia nie była zainteresowana sprawami europejskimi.

Początkowo wydawało się, że trzy mocarstwa europejskie (Francja, Wielka Brytania i Włochy) nie przejęły się tą sytuacją. Dalej wykonywały postanowienia traktatów, z Niemcami, Austrią i Bułgarią, utworzyły szereg organów międzynarodowych, tj.: komisje międzysojuszniczych kontroli terytoriów okupowanych, kontroli wojskowej, komisje odszkodowań, komisje delimitacyjnych i komisje plebiscytowe. Na miejsce Rady Najwyższej postanowiono, jeszcze w lipcu 1919 roku, utworzyć stałą komisję w Paryżu z udziałem ambasadorów państw koalicyjnych. Komisja ta, zwana Konferencją Ambasadorów, swe pierwsze posiedzenie odbyła 26 stycznia 1920 roku[12].

Tymczasem już 30 listopada 1919 roku rząd Szwajcarii skierował memoriał do Konferencji Ambasadorów (traktując ją jako organizację międzynarodową, reprezentującą m.in. grupę państw, które podpisały konwencję lotniczą), w którym zakwestionował artykuł 5 konwencji paryskiej. Szwajcaria, państwo neutralne w czasie pierwszej wojny światowej, w razie przystąpienia do konwencji zobowiązana byłaby do zakazania przelotów nad swoim terytorium statkom powietrznym państw, nienależących do tego układu, a to groziło jej utratą prawa przelotu przez terytorium tych państw. Rada Ambasadorów przygotowała więc 1 maja 1920 roku protokół dodatkowy do konwencji, w którym zezwolono na ewentualną zmianę brzmienia niektórych paragrafów tegoż artykułu.

Nie czekając na odpowiedź Rady Ambasadorów, Szwajcaria oraz inne europejskie państwa neutralne, tj.: Dania, Finlandia, Hiszpania, Holandia i Szwecja w grudniu 1919 roku zorganizowały konferencję w Kopenhadze. Komunikat ogłoszony po obradach stwierdzał, że państwa te przystąpią do CINA tylko pod warunkiem, że przyzna im ona prawo zawierania umów lotniczych także z państwami nienależącymi do konwencji paryskiej. Jednocześnie żądano zapewnienia wszystkim państwom reprezentowanym w CINA równego prawa głosu. Pierwsza sesja CINA, która obradowała w Paryżu w lipcu 1922 roku, skłonna była uznać zastrzeżenia państw neutralnych odnośnie artykułu 5, natomiast wyraziła sprzeciw wobec prób pozbawienia przywilejów wielkich mocarstw. W wyniku kolejnej konferencji państw neutralnych (tym razem bez udziału delegata Hiszpanii) we wrześniu 1922 roku w Kopenhadze udało się doprowadzić do kompromisu. Ustalono więc, że

[11] Z. Galicki, op. cit., s. 24.

[12] *Encyklopedia nauk politycznych*, t. 3, Warszawa 1938, s. 160.

wewnątrz CINA wszystkie państwa będą równe, ale w trakcie głosowań nad zmianami treści załączników do konwencji, w głosach większości musi być co najmniej 3 z 5 państw uprzednio posiadających po 2 głosy. Ostatecznie CINA na swych posiedzeniach w Londynie 27 października 1922 roku i 30 czerwca 1923 roku przyjęła poprawki do obu tych artykułów. Jednak ze względu na konieczność ratyfikacji poprawek przez państwa członkowskie, zmiany te obowiązywać zaczęły dopiero w grudniu 1926 roku. Ostatecznie do konwencji paryskiej zdecydowały się przystąpić tylko Dania, Holandia i Szwecja[13].

Ukonstytuowanie się CINA nastąpiło na pierwszym posiedzeniu tej organizacji 11 lipca 1922 roku. Na siedzibę CINA wyznaczono Paryż. Tam też powołano Stały Sekretariat dla studiów nad zagadnieniami technicznymi oraz sześć podkomisji. Głównym zadaniem wszystkich podkomisji było kontrolowanie prawidłowej interpretacji konwencji paryskiej. Podkomisje składały się z ekspertów wyznaczonych przez przedstawicieli poszczególnych państw członkowskich (początkowo liczba ekspertów w podkomisjach nie przekraczała 3–6, potem nieco wzrosła).

Regulamin CINA składał się z 26 artykułów. Określały one m.in. częstotliwość i tryb zwoływania sesji plenarnych, ustalanie porządku obrad, sposoby głosowania. Sekretarz generalny przygotowywał sesje CINA, a w okresach między sesjami (odbywały się one dwa razy w roku, później raz w roku, chociaż można też było zwołać sesję nadzwyczajną) reprezentował organizację, koordynował pracę podkomisji, kontaktował się z państwami członkowskimi itp.[14] Sekretariat redagował tygodniowy biuletyn w dwu językach: francuskim i angielskim „Bulletin des Renseignements", w którym publikowano m.in. zmiany w konwencji lotniczej, rejestry statków powietrznych, wykaz lotnisk, licencje lotnicze oraz informacje o ruchu powietrznym w poszczególnych państwach.

Jeszcze w roku 1922 konwencję paryską ratyfikowały parlamenty (bądź głowy państw) Australii, Belgii, Francji, Grecji, Iranu, Indii, Irlandii, Japonii, Kanady, Nowej Zelandii, Portugalii, SHS, Syjamu, Wielkiej Brytanii i Związku Południowej Afryki. W roku 1923 ratyfikacji takiej dokonały: Bułgaria, Czechosłowacja i Włochy, w roku 1924 zaś: Chile, Polska, Rumunia i Urugwaj. W dwa lata później konwencję paryską ratyfikowało Chile, w latach 1927–1929 zaś: Dania, Holandia, Panama, Szwecja i Zagłębie Saary[15].

Nasuwa się pytanie: dlaczego ratyfikacja konwencji paryskiej przez państwa, które ją podpisały jeszcze jesienią 1919 roku trwała aż tak długo? Wydaje się, że mniejsze państwa obawiały się konkurencji floty powietrznej Francji i Wielkiej Brytanii, a przez to zwiększenia ich dominacji politycznej i gospodarczej. Dopiero

---

[13] M. Kołodziej (Polkowska), *Pierwsza światowa konwencja lotnicza i działalność jej stałego organu – Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej (CINA) 1919–1940*, Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska, Lublin – Polonia, Section K., Wydział Politologii, Vol IX, 2002, s. 38; S. Pessereau, *Des Meditations à la Convention du 13 X 1919*, Paris 1935, s. 23–30.

[14] M. Kołodziej (Polkowska), op. cit., s. 39.

[15] A. Roper, *La Convention Internationale du 13 octobre 1919 partant reglemantation de la navigation aerienne. Son. origine. Son avenir*, Paris 1930, s. 96.

gdy mocarstwa zachodnie zdecydowały się na pewną demokratyzację statutu CINA, a państwa, które zgłosiły akces do konwencji jeszcze w 1919 roku, zrozumiały, że rozwój lotnictwa komunikacyjnego można przyspieszyć jedynie dzięki współpracy międzynarodowej, nastąpił przełom i CINA mogła zacząć swe działanie.

1.2. Konwencja paryska i CINA w okresie narastania konfliktów gospodarczych i politycznych na świecie

Od połowy lat dwudziestych układ sił w Europie ulegał stopniowej zmianie. We Włoszech przewrót faszystowski Benito Mussoliniego w 1922 roku doprowadził m.in. do wzrostu konfliktów z Francją (Włosi uważali, że za udział w pierwszej wojnie światowej uzyskali zbyt małe zdobycze terytorialne). Wielka Brytania, zaniepokojona wzrostem wpływów Francji w Europie Środkowej, popierała aspiracje niemieckie w kierunku likwidacji najbardziej dotkliwych obostrzeń przewidzianych przez traktat wersalski. Okazało się zresztą, że straty ludnościowe i materialne Francji w pierwszej wojnie światowej były tak duże, iż uniemożliwiały temu państwu odgrywanie roli hegemona na kontynencie europejskim, natomiast pomoc kredytowa Wielkiej Brytanii i USA znacznie poprawiła stan gospodarki niemieckiej, w tym lotnictwa cywilnego. Ponadto Wielka Brytania, pragnąc rozwijać komunikację lotniczą z Bliskim Wschodem przez terytorium Niemiec, obiecała znieść niekorzystne dla tego państwa przepisy o przelotach tranzytowych; Francja z konieczności poparła ten postulat. Konferencja w Locarno (jesień 1925 roku) umocniła pozycję Niemiec, w rezultacie Rzesza Niemiecka została przyjęta do Ligi Narodów.

W maju 1926 roku państwa reprezentowane na Konferencji Ambasadorów podpisały tzw. umowę paryską o żegludze powietrznej, na mocy której zniesiono część ograniczeń dotyczących budowy i eksploatacji statków powietrznych, wprowadzonych przez traktat wersalski. W zamian za przystąpienie Niemiec do CINA, na którym zależało mocarstwom zachodnim, władze niemieckie zażądały zniesienia pozostałych ograniczeń nałożonych na Niemcy i ich sojuszników z pierwszej wojny światowej oraz takiego przeredagowania konwencji paryskiej z 13 października 1919 roku, aby nie była ona kojarzona z traktatem wersalskim.

Tymczasem Hiszpania, niezadowolona z dominacji mocarstw na terenie CINA oraz Ligi Narodów, postanowiła zerwać z obiema organizacjami. 1 listopada 1926 roku zwołała ona w Madrycie konferencję, na której powstała Konwencja Iberoamerykańska o Żegludze Powietrznej – CIANA. Do konferencji tej przystąpiły, obok Hiszpanii, Chile, Portugalia i Urugwaj (jednocześnie należące do CINA) oraz Argentyna, Boliwia, Kolumbia, Kostaryka, Kuba, Dominikana, Ekwador, Gwatemala, Honduras, Meksyk, Nikaragua, Panama, Peru, Salwador i Wenezuela. Zasady ustalone na konwencji iberoamerykańskiej i sama CIANA podobne były jak w konwencji paryskiej z 13 X 1919 roku, ale wiele poprawek nadawało tej organizacji charakter demokratyczny, m.in. podkreślono też, że państwa układające się

mają całkowitą swobodę w stosunku do państw nienależących do CIANA. Dla Hiszpanii utworzenie CIANA i wystąpienie z Ligi Narodów było początkiem szerszej akcji w kierunku odbudowy swych dawnych wpływów w Ameryce Łacińskiej. Celu tego, ze względu na osłabienie państwa nie osiągnęła, poza tym większość państw, które podpisały konwencję iberoamerykańską nie ratyfikowało jej. Sama Hiszpania w kilka lat później wstąpiła ponownie do Ligi Narodów[16].

Pół roku później z podobną inicjatywą wystąpiły Stany Zjednoczone. Zorganizowana w maju 1927 roku w Waszyngtonie konferencja powołała do życia Panamerykańską Komisję Żeglugi Powietrznej. W jej skład weszli przedstawiciele: Argentyny, Boliwii, Chile, Dominikany, Gwatemali, Kolumbii, Kostaryki, Kuby, Meksyku, Panamy, Peru, Salwadoru, Urugwaju, Wenezueli i USA. Z państw, które podpisały konwencję iberoamerykańską w Waszyngtonie, zabrakło Brazylii, Ekwadoru, Hiszpanii, Nikaragui i Paragwaju. Konferencja waszyngtońska za podstawę przyjęła zmodyfikowany tekst konwencji paryskiej z 19 X 1919 roku, kładąc nacisk na nieingerencję w ustawodawstwo wewnętrzne państw członkowskich. Jednak Stany Zjednoczone obawiając się oskarżeń o dążenie do hegemonii wobec państw latynoskich, nie zdecydowały się na utworzenie organizacji podobnej do CINA i CIANA. Państwa podpisujące tę konwencję (jej ostateczne sformułowanie nastąpiło na kongresie panamerykańskim w Hawanie w lutym 1928 roku) zgodziły się jedynie na współpracę w dziedzinie zbierania i rozpowszechniania danych meteorologicznych i statystycznych, opracowania map lotniczych, ustalania jednolitego systemu znaków i sygnałów itp.[17]

Mocarstwa europejskie, dominujące w CINA, zaniepokojone tymi inicjatywami, a także nieobecnością wielu państw europejskich w tej konwencji (Austrii, Estonii, Finlandii, Litwy, Łotwy, Norwegii, Szwajcarii, Turcji, ZSRR, a zwłaszcza Niemiec), zdecydowały się na ustępstwa. Zresztą już w październiku 1927 roku przedstawiciel Włoch na IV Międzynarodowym Kongresie Żeglugi Powietrznej w Rzymie stwierdził, że należy zwołać konferencję w celu poddania CINA gruntownej rewizji. Wniosek ten poparły m.in. Niemcy. Obradująca w tym czasie w Rzymie XIII sesja CINA zwróciła się z wnioskiem do sekretarza generalnego tej organizacji o sformułowanie zaproszenia do państw pozostających poza CINA. Było to posunięcie niezbędne ze względu na rozbieżności państw członkowskich CINA.

Jeszcze na XIV sesji CINA w Genewie, w marcu 1928 roku burzliwe spory wywołało wystąpienie delegata Wielkiej Brytanii, który zażądał zmiany artykułu 15 konwencji paryskiej i przyjęcia przez CINA zasady absolutnej wolności lotów nad wszelkimi terytoriami. Sprzeciwiały się temu pozostałe delegacje, zwłaszcza włoska. Ostatecznie, dzięki mediacji Francji, spór ten grożący rozłamem w CINA udało się załagodzić. Wkrótce potem pojawiła się inicjatywa, utworzonego w listopadzie 1925 roku (na konferencji w Paryżu) Komitetu Ekspertów Technicznych

[16] M. Kołodziej (Polkowska), op. cit, s. 40.
[17] S. Pessereau, *Des Meditations...*, op. cit., s. 31 i następne.

Prawa Prywatnego Lotniczego (CITEJA) w kierunku opracowania nowej konwencji lotniczej, do której będą mogły wstąpić Niemcy, Hiszpania i inne państwa pozostające dotąd poza CINA. W zakulisowych przetargach Niemcy, w zamian za wstąpienie do CINA, starały się uzyskać uchylenie ograniczeń w dziedzinie polityczno-militarnej wprowadzonych przez traktat wersalski. Wywołało to zaniepokojenie wielu państw zarówno neutralnych w pierwszej wojnie światowej, jak i tych, którym traktat wersalski gwarantował granice (m.in. Polski).

Nadzwyczajna sesja CINA została ostatecznie zwołana w Paryżu dnia 10 czerwca 1929 roku. Udział w obradach wzięli delegaci 26 państw sygnatariuszy konwencji paryskiej oraz delegaci 17 państw zaproszonych: Austrii, Brazylii, Chin, Estonii, Finlandii, Haiti, Hiszpanii, Kolumbii, Kuby, Luksemburga, Niemiec, Norwegii, Panamy, Szwajcarii, USA, Wenezueli i Węgier. Nie przybyli m.in. delegaci ze ZSRR i z Turcji. Według założeń organizatorów sesji nadzwyczajnej poprawki niemieckie do konwencji z 13 X 1919 roku miały być przedyskutowane i uzgodnione, a potem przedstawione sesji plenarnej CINA, obradującej w starym składzie. Jednocześnie Niemcy zgłosiły wobec Konferencji Ambasadorów wiele dezyderatów zmierzających do równouprawnienia Niemiec w kwestiach politycznych i lotniczych. Rokowania z Konferencją Ambasadorów nie zostały zakończone przed otwarciem sesji nadzwyczajnej CINA. W trakcie dyskusji i podczas formułowania wniosków dominującą delegacją była delegacja niemiecka, która domagała się rozluźnienia niektórych rygorystycznych zasad konwencji lotniczej.

Uczestnicy sesji nadzwyczajnej wypowiedzieli się m.in. na rzecz równouprawnienia byłych państw centralnych i ich sojuszników w kwestii przystąpienia do CINA oraz zniesienia preferencji odnośnie do liczby głosów przysługujących wielkim mocarstwom. Uchwały sesji nadzwyczajnej podpisane zostały przez uczestników obrad w dniu 15 czerwca 1929 roku. Wyniki sesji CINA były rozwiązaniem kompromisowym. Z jednej strony nastąpiła demokratyzacja w kwestiach głosowania, bowiem uznano prawo do zawierania umów lotniczych z państwami nienależącymi do CINA, oficjalnie zerwano z dyskryminacją Niemiec i ich sojuszników z pierwszej wojny światowej, z drugiej jednak strony wielkie mocarstwa, a głównie Francja i Wielka Brytania poprzez utrzymanie zasady zwierzchniej władzy Ligi Narodów nad CINA, mogły nadal kontrolować rozwój międzynarodowej komunikacji lotniczej. Wkrótce też pozycja Wielkiej Brytanii uległa umocnieniu w wyniku uchwał XVII sesji CINA (Paryż 10–11 grudnia 1929 r.), ponieważ Francja zmuszona była uznać żądanie Wielkiej Brytanii przyznania prawa głosu Irlandii, Indii, Kanadzie, Australii, Nowej Zelandii i Związkowi Południowej Afryki[18].

Nowym elementem determinującym istotne zmiany polityczne był światowy kryzys gospodarczy, trwający w zasadzie od jesieni 1929 do końca 1933 roku. Uniemożliwił on m.in. realizację planu Younga (stopniowego spłacania reparacji przez Niemcy i długów wojennych przez sojuszników USA z pierwszej wojny światowej) i zmusił prezydenta USA Herberta Hoovera do ogłoszenia w czerwcu

[18] M. Kołodziej (Polkowska), op. cit., s. 42.

1931 roku moratorium na spłatę reparacji i długów. W efekcie niewypłacalności mocarstw europejskich nastąpiło faktyczne przekreślenie wielu postanowień traktatu wersalskiego i późniejszych umów międzynarodowych odnośnie do reparacji niemieckich oraz osłabienie Ligi Narodów. Kolejnym elementem erozji wpływów Ligi Narodów była agresja Japonii na Mandżurię w 1931 roku oraz wystąpienie Japonii z Ligi Narodów. W rok później w grudniu 1932 roku przedstawiciele Wielkiej Brytanii, Francji, Włoch i USA, a także Niemiec zwrócili się do Konferencji Rozbrojeniowej (zwołanej z inicjatywy Ligi Narodów), aby uznała prawo Niemiec do dozbrajania się. W ten sposób upadł argument o armii niemieckiej jako zagrożeniu dla pokoju, wyrażony w traktacie wersalskim, co skwapliwie wykorzystał Hitler, wkrótce po objęciu władzy (w styczniu 1933 r.). Kiedy okazało się, że mocarstwa zachodnie nie są jednak skłonne do natychmiastowych ustępstw w kwestii „dozbrojenia" Niemiec, Hitler postanowił w 1934 roku opuścić Konferencję Rozbrojeniową i Ligę Narodów. Teraz już Niemcy mogły bezkarnie forsować zbrojenia, nie obawiając się sankcji Ligi Narodów[19].

Stabilizacja władzy Hitlera w Niemczech i ostrożne, ale stałe dążenie rządów Wielkiej Brytanii i Francji do porozumienia z Niemcami sprawiły, że w lutym 1935 roku (po wizycie premiera Francji Lavala w Londynie) ogłoszono projekt zawarcia z Niemcami paktu lotniczego. Na terenie CINA koncepcje brytyjskie rozluźniania zobowiązań ciążących na członkach Ligi Narodów zdobywały coraz więcej zwolenników, mimo że Francja w sprawach swego bezpieczeństwa gotowa była na daleko idącą współpracę ze ZSRR (nienależącym do CINA).

W latach trzydziestych lotnictwo komunikacyjne Wielkiej Brytanii i Francji rozwijało się dość szybko – tworzono dalekosiężne linie, rosła liczba pasażerów, ale dynamika rozwoju lotnictwa niemieckiego była wyższa, a jego samoloty lepsze i nowocześniejsze[20].

Już w trakcie obrad podkomisji prawnej CINA (21–23 II 1935 roku w Paryżu) dał się zauważyć pojednawczy ton w kwestii interpretacji poszczególnych artykułów konwencji paryskiej. Komisja stwierdziła, że niektóre artykuły konwencji mają charakter wyłącznie międzynarodowy i nie stwarzają zobowiązań dla umawiających się państw członkowskich, co do konieczności ich stosowania w ustawodawstwie wewnętrznym. Podkomisja prawna sugerowała plenum CINA, iż ustalanie dla każdego artykułu konwencji interpretacji (które mogłyby w pewnej mierze wiązać ręce państwom umawiającym się) jest niecelowe. Ważnym etapem dla rozwoju międzynarodowej komunikacji powietrznej była XXIII sesja CINA w Brukseli, obradująca w dniach 27 maja – 1 czerwca 1935 roku. Spośród 30 państw należących do organizacji, delegatów przysłało 25; byli też przedstawiciele Ligi Narodów oraz Międzynarodowego Biura Pracy. W wyniku obrad zostały

[19] W. Michowicz, *Genewska Konferencja Rozbrojeniowa 1932–1937 a dyplomacja* polska, Łódź 1984, s. 90–91, 276, 399; A. Skrzypek, *Zwiększenie samodzielności i stabilizującej roli polityki polskiej w Europie* (listopad 1932 – kwiecień 1935) [w:] *Historia dyplomacji polskiej*, t. 4 1918–1939, pod red. Piotra Łossowskiego, Warszawa 1995, s .465.

[20] *Encyklopedia nauk politycznych*, t. 3, s. 575.

ustalone m.in. zasady nowego regulaminu o warunkach minimalnych (niezbędnych dla wydania świadectwa sprawności technicznej statku powietrznego); określono też warunki zdrowotności załóg, przyjęto nowe systemy orientacyjne znaków lotniczych na mapach oraz wzory tablic statystycznych dotyczących komunikacji lotniczej, a także regulamin symboli i definicji stosowanych przez technikę aeronautyczną, wreszcie dokonano zmian w międzynarodowym regulaminie radiowej służby lotniczej. Ponadto usztywniono przepisy celne w komunikacji lotniczej.

Podczas gdy niektóre państwa, m.in. Polska od połowy lat trzydziestych, starały się ściśle wypełniać swe obowiązki, część państw członkowskich rozluźniała kontakty z CINA. Trudności pogłębiały kłopoty finansowe mniejszych państw oraz nie najlepsza organizacja pracy w CINA.W połowie października 1937 roku do organizacji należało 31 państw: Argentyna, Austria, Australia, Belgia, Bułgaria, Czechosłowacja, Kanada, Dania, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Holandia, Indie, Irak, Irlandia, Japonia, Jugosławia, Norwegia, Nowa Zelandia, Peru, Polska, Portugalia, Rumunia, Syjam, Szwecja, Szwajcaria, Unia Południowoafrykańska, Urugwaj, Włochy i Wielka Brytania. W tym czasie rezygnację z przynależności do CINA zgłosił rząd Chile; zgodnie z konwencją członkostwo tego państwa wygasło dopiero w październiku 1938 roku.

Władze CINA nadal liczyły na to, że Niemcy zdecydują się na wstąpienie do organizacji. W związku z tym do porządków obrad podkomisji i plenów CINA wpisywano wszystkie te wnioski i propozycje, które Niemcy zgłosiły na sesji nadzwyczajnej w czerwcu 1929 roku. Niemcy hitlerowskie przez cały czas dawały do zrozumienia, że mają zamiar wstąpić do CINA, obiecały też, że wyślą swą delegację na XXVII sesję CINA, która miała się zebrać w Kopenhadze w czerwcu 1939 roku. Jedynym warunkiem miało być dopuszczenie prowadzenia obrad w języku niemieckim (w tym okresie językami urzędowymi CINA były francuski i angielski). Sekretarz generalny CINA Roper wziął tę grę Hitlera na serio, niepokoił się tylko, czy budżet CINA da sobie radę z tłumaczeniem dokumentów na język niemiecki.

Ostatecznie na sesję plenarną do Kopenhagi przybyli delegaci z 27 państw (na ogólną liczbę 32 państw członkowskich); Niemcy nie przysłały swych delegatów, ale mimo to zebrani po burzliwej dyskusji postanowili, że urzędowe publikacje CINA będą ukazywać się wyłącznie po francusku, natomiast teksty konwencji z 1919 roku i poprawki do niej w językach: francuskim, angielskim, włoskim i niemieckim.

Te i wcześniejsze działania wykazały, że CINA nie potrafiła uniezależnić się od Ligi Narodów, a faktycznie od kurateli Francji i Wielkiej Brytanii, i skutecznie walczyć o przyciągnięcie do współpracy innych partnerów. Na trudności w rozwoju międzynarodowej współpracy w dziedzinie lotnictwa cywilnego wpływała także polityka Niemiec i przygotowania Hitlera do wojny. Mimo to ogólny bilans dokonań CINA uznać można za dodatni[21].

[21] M. Kołodziej (Polkowska), op. cit., s. 43–45.

2. KONWENCJA CHICAGOWSKA I POWSTANIE SYSTEMU CHICAGOWSKO-BILATERALNEGO 1944–2004

2.1. Konferencja w Chicago i uchwalenie konwencji – 1944 rok

Druga wojna światowa rozgrywająca się głównie w Europie i Azji, spowodowała tam faktyczną eliminację rodzimego lotnictwa cywilnego, natomiast w Ameryce Północnej i Południowej następował rozwój przewoźników (szczególnie szybki w USA, Kanadzie i Meksyku)[22]. Od początku 1943 roku sukcesy państw sprzymierzonych na frontach drugiej wojny światowej spowodowały wzrost zainteresowania elit politycznych i kapitału amerykańskiego problemem odrodzenia i rozwoju międzynarodowej komunikacji lotniczej w powojennym świecie. Głównym partnerem USA w dyskusjach na temat międzynarodowej komunikacji lotniczej była Wielka Brytania i wyrażająca jej interesy Kanada. Prowadzono także konsultacje z innymi sojusznikami: państwami bądź rządami emigracyjnymi, m.in.: ze ZSRR, Chinami, Belgią, Brazylią, Francją, Holandią i Polską. Przyspieszenie prac nad tą problematyką nastąpiło latem 1944 roku, kiedy to udana inwazja na Normandię rokowała rychły koniec wojny w Europie[23].

Na początku października 1944 roku Departament Stanu USA wystosował do państw biorących udział w wojnie z Niemcami i Japonią, państw neutralnych (z wyjątkiem Argentyny) i personalnie do ministrów Danii i Syjamu, zaproszenie do Chicago na obrady Międzynarodowej Konferencji Lotnictwa Cywilnego. Program konferencji przewidywał, iż jej celem będzie ustalenie sieci lotniczych linii komunikacyjnych na świecie, podział poszczególnych szlaków lotniczych pomiędzy „odpowiednie kraje", zredagowanie i przyjęcie nowej konwencji lotniczej, która objęłaby wszystkie kraje świata i zastąpiła konwencję paryską z 1919 roku (którą ratyfikowało niespełna 40 państw na czele z Wielką Brytanią i Francją) oraz powołanie do życia i ustalenie kompetencji ciała międzynarodowego, mającego sprawować kontrolę nad komunikacją lotniczą na całym świecie. Nowa konwencja miała być tak zbudowana, aby nie naruszając zasad suwerenności państwa nad jego przestrzenią powietrzną, zapewniała cywilnym statkom powietrznym wszystkich sygnatariuszy porozumienia prawo swobodnego przelotu i lądowania dla uzupełnienia paliwa i z powodu awarii. Inne uprawnienia pozostawiono do ustalenia za-

---

[22] Archiwum Akt Nowych w Warszawie (AAN), Ambasada RP w Londynie (Amb. Londyn), sygn. 1704, Notatka pt. *W sprawie mającej się odbyć konferencji lotniczej w Montrealu*, bez daty, po I 1944 r.

[23] AAN, Ambasada RP w Waszyngtonie (Amb. Waszyngton), sygn. 2920, Broszura pt. The International Civil Aviation Conference, opracowana ok. marca 1945 roku przez Gore-Botha z Ambasady Wielkiej Brytanii w USA i Edwarda Warnera, wiceprzewodniczącego Urzędu Lotnictwa Cywilnego USA, s. 1–2. Duane W. Freer, En-route to Chicago – 1943–1944, „ICAO Bulletin" Vol. 41, No 7, July 1986, s. 41.

interesowanym rządom w drodze umów dwustronnych. Sytuacja taka byłaby bardzo korzystna dla wielkich mocarstw, a przede wszystkim dla USA i Wielkiej Brytanii. Jednak między tymi państwami nadal nie było jedności. Potężny przemysł i spółki lotnicze w USA nie obawiały się wolnej konkurencji, zaś osłabiona Wielka Brytania chciała zapewnić sobie „ustawową" przewagę na międzynarodowych szlakach powietrznych[24].

Ostatecznie udział w konferencji zorganizowanej na początku listopada 1944 roku wzięli przedstawiciele 52 państw, w tym Polski, oraz dwu ministrów reprezentujących organizujące się dopiero rządy (Danii i Syjamu); zabrakło m.in. delegacji ZSRR. Aby osiągnąć kompromis odrzucono wszystkie zgłoszone projekty i postanowiono oprzeć nową konwencje na nieco zmienionych warunkach konwencji paryskiej z 1919 roku. Powołana do życia, na wniosek delegacji amerykańskiej, Tymczasowa Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego – PICAO (następnie Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego – ICAO) miała mieć stosunkowo niewielkie prerogatywy; związana była jednak z powszechną organizacją światową – Organizacją Narodów Zjednoczonych (regulowała to umowa, zatwierdzona przez Zgromadzenie Ogólne ONZ 14 XII 1946 r.). Konwencja chicagowska potwierdziła zasadę suwerenności państwa w jego przestrzeni powietrznej oraz wolności przelotu cywilnych prywatnych statków powietrznych nad terytorium państw – stron konwencji (art. 3c, 5, 6, 7, 8, 35a). Ostateczny dokument konferencji lotniczej (zakończonej 7 XII 1944 r.) składał się z następujących części:

– Final Act (akt końcowy);

– pięciu załączników:

I Interim Agreement on International Civil Aviation (Tymczasowe Międzynarodowe Porozumienie o Lotnictwie Cywilnym),

II Convention on International Civil Aviation (Konwencja o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym),

III International Air Services Transit Agreement – dwie wolności,

IV International Air Transport Agreement – pięć wolności,

V Drafts of Technical Annexes (Projekt Aneksów Technicznych).

Dokumenty I, II i V zostały podpisane przez wszystkie delegacje. Dokument IV przez 17 delegacji, a III – przez niemal wszystkie pozostałe. Za wyjątkiem dokumentu II (stałej konwencji) podlegającego ratyfikacji, pozostałe dokumenty miały uzyskać moc obowiązującą z chwilą ich akceptacji przez rządy państw-członków, notyfikowanej rządowi Stanów Zjednoczonych. W praktyce nic nie stało na przeszkodzie, aby sygnatariusze konwencji przyznawali sobie nawzajem „wolności" przewidziane w dokumentach III i IV[25]. Konwencja nadaje państwu pewne prerogatywy, takie jak wprowadzenie stref zakazanych i czasowych ograniczeń lotów (art. 9), stosowanie środków przymusu wobec statków powietrznych

[24] AAN, Amb. Waszyngton, sygn. 2919, Notatka T. Milewskiego z 16 X 1944 r.

[25] AAN, Amb. Waszyngton, sygn. 2920, *Nota Departamentu Stanu z 14 IV 1945 r.*

wykonujących lot z naruszeniem przepisów (art. 3 bis). Każde państwo na mocy konwencji jest uprawnione także do ustanowienia przepisów w sprawie przybycia i pobytu statków powietrznych oraz opuszczania swojego terytorium (art. 11), ruchu lotniczego (art. 12), a także w sprawie przybywających na swoje terytorium pasażerów i ładunków (art. 13). Państwo wyznacza porty lotnicze oraz określa warunki korzystania z nich (art. 10, 15 i 68). Ponadto państwo uprawnione jest do odbywania inspekcji obcych statków powietrznych (art. 16). Konwencja chicagowska nakłada na państwa strony szereg obowiązków. Są wśród nich m.in. przestrzeganie zasad rejestracji statku powietrznego w jednym państwie, z możliwością przeniesienia rejestracji (art. 18), zapewnienie, aby zarejestrowane w nim statki powietrzne nosiły odpowiednie znaki przynależności państwowej i rejestracji (art. 20), posiadały odpowiednie wyposażenie i dokumenty (art. 29–36). Poza tym każde państwo sprawuje przyznane mu funkcje kontroli nad statkiem powietrznym, gdy statek ten jest zarejestrowany w jednym, a osoba eksploatująca ma siedzibę w innym państwie, wtedy obydwa państwa ponoszą odpowiedzialność za niezgodne z prawem używanie statku powietrznego (art. 3 bis). Do innych zadań konwencja zalicza także ułatwienie i usprawnienie żeglugi i obsługi statków powietrznych, załóg, pasażerów i ładunków (art. 22), wydawanie przepisów celnych i imigracyjnych zgodnie z zasadami konwencji (art. 23), udzielanie pomocy statkom powietrznym w niebezpieczeństwie, prowadzenie dochodzenia i badanie okoliczności wypadków obcych statków powietrznych, zezwolenie państwu rejestracji na wysłanie obserwatorów, a następnie wysłanie temu państwu sprawozdanie i wyniki dochodzeń (art. 26). Konwencja uznaje za bardzo ważne współpracę w zapewnieniu jednolitości przepisów krajowych zgodnie z normami i zaleceniami ICAO w sprawach bezpieczeństwa, regularności i sprawności żeglugi powietrznej (art. 37).

2.2. Rozwój systemu chicagowskiego i działalność Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego – ICAO

W wyniku zorganizowanej w lutym 1946 roku na Bermudach konferencji amerykańsko-brytyjskiej uznano, że podstawą światowego ładu w komunikacji międzynarodowej winny być umowy dwustronne (zawierane między państwami), a ich rejestrowanie należeć będzie do obowiązków PICAO (ICAO). Ponieważ w umowach tych dominowały sprawy interesów narodowych, wielcy przewoźnicy doprowadzili do odrodzenia, istniejącej w latach trzydziestych, organizacji przewoźników powietrznych – IATA[26].

Tymczasem 6 VI 1945 roku, zgodnie z rezolucją uchwaloną w Chicago, delegacje 26 państw, w tym 20 wybranych do Tymczasowej Rady, zaakceptowało projekt zorganizowania PICAO. W wyniku działań tej organizacji utworzono komitety i komisje, które przede wszystkim zajęły się redagowaniem aneksów do

[26] D.W. Freer, *Gear up 1947–1957*, „ICAO Bulletin", Vol 41, No 11, November 1986, s. 52–54.

konwencji; szczególnie pilnie potrzebne były załączniki techniczne. W rezultacie 8 załączników było gotowych do przyjęcia już w maju 1946 roku, kiedy zorganizowano pierwszą sesję zgromadzenia PICAO. Organizacja ta działała do kwietnia 1947 roku; po 30 dniach od ratyfikowania konwencji chicagowskiej przez 26 państwa została przekształcona w ICAO [27].

Od lipca 1945 roku, kiedy to na mocy porozumienia mocarstw w Polsce powstał Tymczasowy Rząd Jedności Narodowej, a rząd RP w Londynie przestał być uznawany przez aliantów, sprawa przynależności Polski do ICAO pozostawała w zawieszeniu. Dopiero 8 czerwca 1948 roku ambasador RP w Waszyngtonie złożył oświadczenie o wstąpieniu Polski do ICAO. Jednocześnie MSZ w Warszawie wysłało swego obserwatora na drugą sesje ICAO w Genewie, dając mu zgodę na złożenie oświadczenia, że rząd RP w Warszawie nie akceptuje podpisu pod konwencją chicagowską, złożonego przez przedstawicieli rządu RP w Londynie oraz nie zgadza się na stosowanie wobec Polski art. 5 konwencji, umożliwiającego przeloty nad polską przestrzenią powietrzną[28]. Po odmowie uiszczenia przez władze polskie składki członkowskiej za lata 1945–1948, obradująca w maju–czerwcu 1950 roku czwarta sesja ICAO zawiesiła Polskę w prawach członkowskich (podobny los spotkał Boliwię, Królestwo Haszemidów (Jordanię), Nikaragwę, Paragwaj i Salwador[29]. Stanowisko Polski wobec ICAO podporządkowane było wytycznym ZSRR, który od początku nie godził się na poddanie swej przestrzeni powietrznej jakiejkolwiek kontroli. Dopiero zmiany polityczne po „polskim październiku" 1956 roku doprowadziły do pewnego złagodzenie kurateli ZSRR nad Polską, co umożliwiło w 1958 roku ponowne nawiązanie kontaktów naszego lotnictwa z ICAO (w roku 1959 ukazał się tekst konwencji w języku polskim)[30]. Warto tu dodać, że ZSRR rozpoczął współpracę z ICAO dopiero w 1970 roku.

Mimo że od 1944 roku na świecie w nastąpiły ogromne zmiany polityczne i gospodarcze, a lotnictwo komunikacyjne stało się wielką gałęzią przemysłu, część postanowień konwencji zachowała swą wartość do dziś. Zawdzięczać to należy nie tyle zapisanym w niej zasadom, co aktywnemu działaniu ICAO, która opracowuje zasady międzynarodowej żeglugi powietrznej, liczne konwencje, także w sprawie prawa karnego czy odpowiedzialności cywilnej oraz wspiera rozwój międzynarodowego transportu lotniczego[31]. Jednak zagadnienia ekonomiczne pozostały w sferze regulacji między państwami w formie umów o komunikacji lotniczej. Podstawową rolę w dostosowywaniu konwencji do współczesnych warunków odgrywają załączniki. Do chwili obecnej wprowadzono 18 załączników:

---

[27] D.W. Freer, *The PICAO years – 1945 to 1947*, „ICAO Bulletin", Vol 41, No 10, October 1986, s. 36–39.

[28] AAN, Ministerstwo Komunikacji 1945–1951, sygn. 28, „Instrukcja dla obserwatora", tekst oświadczenia z 3 VI 1948 r.

[29] AAN, Ministerstwo Komunikacji 1945–1951, sygn. 28, Pisma: ICAO z XII 1949 r., Ministerstwa Komunikacji z 7 III 1950 r., i 26 VII 1950 r., Ministerstwa Spraw Zagranicznych z 9 II 1951 r.

[30] *Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym*, Chicago 7 grudnia 1944 r., DzU z 1959 r., nr 35, poz. 212.

[31] M. Żylicz, *Prawo międzynarodowego transportu lotniczego*, op. cit., s. 63–67.

– I Licencje personelu,
– II Przepisy ruchu lotniczego,
– III Meteorologia,
– IV Mapy lotnicze,
– V Jednostki miar w komunikacji lotniczej,
– VI Eksploatacja statków powietrznych,
– VII Znaki przynależności państwowej statków powietrznych,
– VIII Przepisy zdatności do lotu statków powietrznych,
– IX Ułatwienia dla międzynarodowego transportu lotniczego,
– X Łączność lotnicza,
– XI Służby ruchu lotniczego,
– XII Poszukiwanie i ratownictwo,
– XIII Badanie wypadków lotniczych,
– XIV Lotniska,
– XV Służby informacji lotniczej,
– XVI Hałas lotniczy,
– XVII Bezpieczeństwo,
– XVIII Przewozy ładunków niebezpiecznych.

Wzory i zalecenia zawarte w załącznikach (w całości lub częściowo) są uwzględniane w prawie krajowym wielu państw członków konwencji. Jednak brak jest definicji załącznika, co powoduje niejasność i niepewność odnośnie charakteru prawnego tych dokumentów. Załączniki do konwencji chicagowskiej nie mają charakteru obligatoryjnego. Każde państwo członkowskie ma możliwość (nawet po wejściu w życie załącznika lub poprawki do niego) jednostronnie zwolnić się spod mocy obowiązującej tych przepisów. Możliwość zgłaszania odchyleń przewidziana jest przez artykuł 38 konwencji chicagowskiej, który ponadto przewiduje, że Rada ICAO ma obowiązek powiadamiania pozostałych państw członkowskich o zgłoszonych różnicach. Odchylenie (w stosunku do całego załącznika, czy poszczególnych wzorów i metod) powoduje tylko zwolnienie konkretnego państwa, które je zgłosiło, spod mocy obowiązującej określonych przepisów. Nie mają one wpływu na ewentualne nabranie mocy wiążącej i wejście w życie takich międzynarodowych wzorów i zalecanych metod w stosunku do pozostałych państw członkowskich. Międzynarodowe wzory i zalecane przez ICAO metody są źródłem prawa, ale mają odrębny od konwencji chicagowskiej charakter. Mimo to odgrywają one dużą rolę w procesie podnoszenia stanu bezpieczeństwa i sprawności międzynarodowego lotnictwa cywilnego, zwłaszcza, że odchylenia od nich są stosunkowo nieliczne[32].

Tekst konwencji chicagowskiej do 30 VI 2002 roku ratyfikowało 188 państw. Ważne znaczenie ma także układ o dwu wolnościach – ostatecznie przyjęło go

[32] Z. Galicki, *Charakter prawny międzynarodowych wzorów i zalecanych metod ICAO...*, op. cit., s. 80–89.

121 państw[33]. Natomiast układ o pięciu wolnościach nie spełnił oczekiwanej roli, gdyż większość państw chciała zachować kontrolę nad działalnością obcych przewoźników na swym terytorium. W rezultacie układ, przyjęty przez 20 państw, wkrótce wypowiedziało 9 z nich, w tym inicjator tego porozumienia – USA[34]. Informacje o międzynarodowych konwencjach lotniczych i ich ratyfikacji przez poszczególne państwa zawiera poniższa tabela.

Tabela 1. Ważniejsze międzynarodowe konwencje[a] i umowy lotnicze i ich ratyfikacja. Stan na 7 lipca 2004 r.

Nazwa konwencji	Rok podpisania	Liczba państw, które ratyfikowały konwencję	Data wejścia konwencji w życie	Uwagi
Układ o tranzycie międzynarodowych służb powietrznych (układ o 2 wolnościach)	1944	121	1945	
Układ o międzynarodowym transporcie lotniczym (układ o 5 wolnościach)	1944	11	1945	
Konwencja warszawska (o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego)	1929	151	1933	
Konwencja genewska o prawach na pokładzie statku powietrznego	1948	89	1953	
Konwencja rzymska dotycząca szkód wyrządzonych osobom trzecim na powierzchni ziemi przez obce statki powietrzne	1952	47	1958	
Protokół zmieniający konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (28 września 1955 r., Haga)	1955	135	1963	
Konwencja uzupełniająca konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez osobę inną niż przewoźnik umowny (18 września 1961 r., Guadalajara)	1961	82	1964	
Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statku powietrznego (14 września 1963 r., Tokio)	1963	178	1969	

[33] *Układ o tranzycie międzynarodowych służb powietrznych z 7 grudnia 1944 r.*, (DzU z 1959 r., nr 35, poz. 213).

[34] *Układ o międzynarodowym transporcie lotniczym (ICAO Doc. 9587)*. Polska nie jest stroną niniejszego układu.

Nazwa konwencji	Rok podpisania	Liczba państw, które ratyfikowały konwencję	Data wejścia konwencji w życie	Uwagi
Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi (16 grudnia 1970 r., Haga)	1970	177	1971	
Protokół zmieniający konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r. i zmienioną przez protokół sporządzony w Hadze dnia 28 września 1955 r. (8 marca 1971 r., Gwatemala)	1971	7		Nie wszedł w życie z powodu nie uzyskania ratyfikacji w 30 państwach
Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, (23 września 1971 r., Montreal)	1971	180	1973	
Dodatkowy protokół nr 1 zmieniający konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (25 września 1975 r., Montreal)	1975	48	1996	
Dodatkowy protokół nr 2 zmieniający konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (25 września 1975 r., Montreal)	1975	49	1996	
Dodatkowy protokół nr 3 zmieniający konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (25 września 1975 r., Montreal)	1975	21		Nie wszedł w życie z powodu nie uzyskania ratyfikacji w 30 państwach
Dodatkowy protokół nr 4 zmieniający konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (25 września 1975 r., Montreal)	1975	52	1998	
Protokół zmieniający konwencję dotyczącą szkód wyrządzonych osobom trzecim na powierzchni ziemi przez obce statki powietrzne podpisaną w Rzymie dnia 7 października 1952 r. (23 września 1978 r., Montreal)	1978	9	2002	

Nazwa konwencji	Rok podpisania	Liczba państw, które ratyfikowały konwencję	Data wejścia konwencji w życie	Uwagi
Protokół w sprawie zwalczania bezprawnych aktów przemocy w portach lotniczych służących międzynarodowemu lotnictwu cywilnemu (24 grudnia 1988 r., Montreal)	1988	147	1989	
Konwencja o oznaczaniu Plastikowych środków wybuchowych w celu ich wykrywania (1 marca 1991 r., Montreal)	1991	108	1998	
Konwencja montrealska o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego	1999	54		4 listopada weszła w życie
Konwencja kapsztadzka w sprawie wyposażenia statków powietrznych	2001	4		Nie weszła w życie z powodu nie uzyskania 8 ratyfikacji
Protokół kapsztadzki w sprawie wyposażenia statków powietrznych	2001	4		Nie wszedł w życie z powodu nie uzyskania 8 ratyfikacji

[a] Nie uwzględniono konwencji chicagowskiej oraz zmiany przyjętych i odrzuconych (skutkiem nie uzyskania odpowiedniej liczby ratyfikacji) niektórych jej artykułów.

Źródło: www.icao.org.

Proces rozszerzania międzynarodowych konwencji jest w toku; tylko w okresie od stycznia do lipca 2003 roku zarejestrowano 77 nowych ratyfikacji[35].

2.3. Zasada przynależności państwowej statków powietrznych i jej realizacja

W umowach międzynarodowych i ustawach wewnętrznych (również w ustawach państw nie związanych wielostronnymi konwencjami lotniczymi) istnieje zgodność stanowiska, że przynależność państwowa statków powietrznych jest instytucją powszechnego prawa międzynarodowego. W praktyce najczęściej podstawą określenia przynależności jest obowiązek rejestracji statku powietrznego w danym państwie. Rejestracja, jako akt dokonywany przez organ państwowy, stwarza gwarancję, że statki powietrzne będą miały przynależność danego państwa i podlegać będą jego kontroli i opiece oraz objęte będą odpowiedzialnością i ewentualną jurysdykcją tylko za jego zgodą i tylko tak długo, jak długo będą figurować w reje-

[35] http:// www. icao. org/icao/en/leb/new-ratification 2003.html

strze. U podstaw koncepcji przynależności państwowej statków powietrznych leżała idea, iż ze względu na specyficzne cechy żeglugi powietrznej i zaangażowane w niej interesy państw, konieczne jest powierzenie określonemu państwu odpowiedzialności za używanie statku powietrznego oraz prawa opieki nad tym statkiem. Już w 1919 roku przewidywano, że opieka ta może być również zapewnieniem realizacji praw przyznanych statkom powietrznym w żegludze międzynarodowej. Nie sądzono jednak wtedy, że funkcja przynależności państwowej statków powietrznych rozszerzy się tak, iż przekroczy znacznie ramy, jakie dla niej początkowo ustalano[36].

Konwencja chicagowska traktuje przewoźników jako „przewoźników narodowych" (flagowych) danego państwa, o czym świadczy artykuł 17 konwencji stanowiący, że *„statki powietrzne mają przynależność państwową państwa, w którego rejestr są wpisane"*. W zasadzie terminy przewoźnik „narodowy" czy „flagowy" nie zostały zdefiniowane przez prawo. Decyduje tu jednak charakter powiązań przewoźników z państwem przede wszystkim na bazie prawa publicznego.

Termin „przewoźnik narodowy" zazwyczaj stosuje się do przedsiębiorstwa transportu lotniczego, które stanowi całkowitą lub przeważającą własność państwa lub podmiotów (osób fizycznych lub prawnych) posiadających tę samą przynależność państwową. W szerszym znaczeniu, koncepcja „przewoźnika narodowego" ma zastosowanie także do wszystkich przewoźników ustanowionych i prawnie umiejscowionych w danym państwie, w którym przewoźnicy ci są licencjonowani (koncesjonowani), certyfikowani (sprawdzani pod względem kwalifikacji) lub zarejestrowani według prawa krajowego, bez względu na narodowy status właścicieli i osób sprawujących rzeczywistą kontrolę nad przedsiębiorstwem. Zazwyczaj siedziba oraz główny ośrodek działalności przewoźnika znajduje się w tymże państwie. Przewoźnik narodowy rozwija usługi transportu lotniczego w sposób zgodny z polityką i interesami państwa oraz jego obywateli i jest traktowany w sposób szczególny. Większość państw gwarantuje swojemu narodowemu przewoźnikowi wymienione przywileje na kilka lub kilkanaście lat lub nawet na czas nieograniczony. Pojęcie przewoźnika narodowego/flagowego (jedynego) zanika w Unii Europejskiej oraz w państwach, które wyznaczają do operacji międzynarodowych wielu, niekiedy jednakowo silnych, przewoźników (jak np. w USA).

Każde państwo, zezwalając na wykonywanie międzynarodowych lotów nad swym terytorium, chce wiedzieć, do kogo te statki powietrzne należą i czyj kapitał jest w nie zaangażowany. Ponieważ przynależność statków powietrznych nie daje takiej pewności, istotnego znaczenia nabrała przynależność osoby eksploatującej służby i statki powietrzne. Na płaszczyźnie międzynarodowej samo wyznaczenie przedsiębiorstwa do eksploatacji uzgodnionych linii i przyjęcie zarówno odpowiedzialności za jego działalność, jak i ochrony jego interesów, stwarza domniemanie przynależności do wyznaczającego je państwa. Na płaszczyźnie prawa wewnętrz-

[36] M. Żylicz, *Położenie prawne statku powietrznego w żegludze międzynarodowej*, rozprawa doktorska, Warszawa 1963, maszynopis w posiadaniu autora, s. 41 i następne.

nego i międzynarodowego prawa prywatnego o przynależności, a w konsekwencji i o tym, że przedsiębiorstwo zostanie wyznaczone przez dane państwo, może decydować miejsce rejestracji lub siedziby przedsiębiorstw, główne miejsce prowadzenia działalności, obywatelstwo właścicieli lub członków zarządu, a w przypadku właścicieli indywidualnych – miejsce ich stałego zamieszkania. W braku odmiennej umowy państwo może określić właściwe przedsiębiorstwo zgodnie z własnym prawem. Jednak w praktyce swoboda państw w tym zakresie została ograniczona, większość bowiem praw w międzynarodowym transporcie lotniczym jest obecnie ustanawiana w umowach dwustronnych między państwami[37]. W przeważającej większości umów dwustronnych każde państwo zachowuje prawo cofnięcia praw przewozowych w przypadku, jeżeli stwierdzi, że wyznaczony przezeń zagraniczny (obcy) przewoźnik, nie posiada „większościowej własności i rzeczywistej kontroli" podmiotów państwa umawiającego się.

W niektórych wielostronnych i we wszystkich niemal dwustronnych umowach, dotyczących regularnych służb powietrznych, decydujące znaczenie ma przynależność państwowa osób eksploatujących statki, zaś przynależność samych statków ma znaczenie pośrednie, alternatywne lub równoległe. W miarę rozwoju komunikacji powietrznej i regulowania przez prawo lotnicze coraz to nowych stosunków, zwłaszcza gospodarczych, przynależność państwowa statku powietrznego okazała się kryterium niewystarczającym do działań państwa w celu zabezpieczenia praw i interesów związanych z eksploatacją statku. W niektórych umowach międzynarodowych i dwustronnych mówi się już o prawach przedsiębiorstw eksploatujących służby powietrzne. Państwo może zresztą występować w interesie swoich obywateli i osób prawnych nawet bez specjalnej umowy międzynarodowej. Gdy chodzi jednak o pewne ogólne prawa związane z wykonywaniem żeglugi powietrznej, to są one przyznawane w odniesieniu do statków powietrznych o określonej przynależności państwowej, a nie użytkowników, których przynależność państwowa może być często obojętna[38]. System ekonomicznej kontroli obcych służb lotniczych, opierający się na kryterium przynależności statków powietrznych, nawet w powiązaniu z systemem kontroli przedsiębiorstw, teoretycznie nie wyklucza ani wprowadzenia obcej flagi, ani kapitału państw trzecich na linie eksploatowane między umawiającymi się stronami. W praktyce niemal wszędzie lotnicze prawo krajowe wymaga, żeby przewoźnicy narodowi byli własnością i pod kontrolą swoich obywateli. Ponadto, zgodnie z umowami bilateralnymi, uzgodnionymi przez rządy, aby wejść na obcy rynek przewoźnik musi udowodnić, iż cały czas zachowuje narodowość kraju, w którym go zarejestrowano[39]. W Stanach Zjednoczonych, któ-

[37] M. Żylicz, *Międzynarodowy obrót lotniczy. Zagadnienia ekonomiczno-prawne*, Warszawa, 1972, s. 202; K. Myszona, *Status prawny przewoźnika lotniczego*, Warszawa 2000, s. 23.

[38] Dokument AT Conf/4–WP/18, [w:] *Zbiór dokumentów na światową konferencję transportu lotniczego*, zorganizowaną przez ICAO w 1994 r. w Montrealu.

[39] P. van Fenema, *National ownership and control provisions remain major obstacles to airline mergers*, „ICAO Journal", No 7, 2002, s. 7; H. Wassenbergh, *Principles and Practices in Air Transport Regulation*, Paris, s. 90 i nast.

re nieco zliberalizowały przepisy o lotniczych inwestycjach zagranicznych, inwestor zagraniczny wciąż nie ma prawa posiadania więcej niż 49% udziałów we własności oraz 25% w ogólnej liczbie głosów w zarządach spółek. Wydaje się jednak, że Stany Zjednoczone uzależniają liberalizację przepisów od przyjęcia przez swoich partnerów negocjacyjnych liberalnego reżymu w stosunkach z USA oraz od innych czynników, takich jak np. zrezygnowanie przez inne państwo ze sprawowania kontroli nad swymi przewoźnikami. Prawo kanadyjskie odnośnie własności i kontroli jest bardzo podobne do amerykańskiego. Zgodnie z National Transportation Act, licencja dla przewoźnika operującego na trasach krajowych może być wydana tylko Kanadyjczykom, chyba że minister transportu określi, iż w interesie publicznym można uczynić wyjątek od tego wymogu. To samo dotyczy licencji kanadyjskich na międzynarodowe loty rozkładowe i nierozkładowe (tu jednak nie przewidziano żadnych wyjątków). To sztywne stanowisko wobec obcych inwestorów krytykują przewoźnicy kanadyjscy, liczący na dopływ kapitału i liberalizację przepisów. Największy przewoźnik kanadyjski Air Canada nosi się z zamiarem powiększenia udziału zagranicznego kapitału w swym przedsiębiorstwie z 25% do 49%[40].

Ostatnio sprawy te coraz częściej są przedmiotem obrad konferencji międzynarodowych, m.in. w obradującej w dniach 24–29 marca 2003 roku w Montrealu piątej konferencji transportu lotniczego.

Już na samym początku konferencji Sekretariat ICAO zachęcał do przedyskutowania różnych opcji dotyczących liberalizacji własności i kontroli. Sekretariat zaproponował także nowe kryteria dla przewoźników starających się o wejście na obcy rynek, oparte o główne miejsce działalności przedsiębiorstwa i efektywną kontrolę prowadzoną przez państwo wyznaczające. Chodziło także o uproszczenie stosowanych kryteriów przez państwa dążące do liberalizacji przy zachowaniu restryktywnych zasad bezpieczeństwa (ang. *safety*) i ochrony (ang. *security*)[41].

Konferencja nie przyniosła konkretnych rezultatów, ale uświadomiła uczestnikom, że nadszedł czas na „rozluźnienie" przepisów w sprawie inwestycji zagranicznych kierowanych do przewoźników narodowych. Trendy występujące w gospodarce światowej od dłuższego czasu wskazują na internacjonalizację rynków w wielu istotnych dziedzinach, np. w handlu i przepływie kapitału. Transgraniczne przepływy kapitału zbiegły się z ogromnym wzrostem liczby wielonarodowych przedsiębiorstw, które łączą kapitał oraz wprowadzają mieszane zarządy, składające się z obywateli różnych państw. Obecnie istnieje na świecie duża ilość takich przedsiębiorstw, które nie posiadają wyraźnej linii podziału „odpowiedzialności narodowej" (*national responsibilities*). Lotnictwo, rozumiane szeroko jako *airline industry*, również musi poddać się tym trendom i stopniowo będzie tracić narodowy

[40] I. Lelieur, *Law and policy of substantial ownership and effective control of airlines. Prospect for change*, Hants, 2003, s. 50.

[41] AT/Conf/4 – WP/7 – Materiały z konferencji w Montrealu 24–29 marca 2003 r.

charakter. Zapowiedzią tych zmian jest obserwowana obecnie stopniowa liberalizacja transportu lotniczego w Europie i otwarcie możliwości konkurencji między przewoźnikami lotniczymi w innych państwach, m.in. w Australii i Nowej Zelandii[42].

2.4. Umowy dwustronne

W zasadzie międzynarodowy transport lotniczy regularnych służb powietrznych odbywa się obecnie na podstawie dwustronnych umów między zainteresowanymi państwami, stosownie do artykułu 6 konwencji chicagowskiej. Wyjątek stanowią niektóre wielostronne układy regionalne, jak np. ten zawarty w ramach Unii Europejskiej.

Na konferencji w Chicago przeważał pogląd, że umowy dwustronne będą rozwiązaniem tymczasowym do chwili zawarcia wielostronnej umowy międzynarodowej o zasięgu światowym. Okazało się jednak, że ogromna większość państw preferuje umowy dwustronne, a ich liczba szybko rośnie. Dlatego też obecnie funkcjonujący system prawa (regulujący międzynarodowy transport lotniczy) określa się jako system chicagowsko-bilateralny. W stosunkach nieunormowanych w drodze umów dwustronnych, wolności lotnicze przyznawane są według prawa wewnętrznego. Już na konferencji w Chicago, mając na uwadze potrzebę przynajmniej częściowego ujednolicenia umów, przygotowano wzór dwustronnej umowy lotniczej, zwany później „wzorem chicagowskim". Zasadniczym elementem każdej umowy jest wymiana określonych przywilejów handlowych. Umowy dwustronne stanowią instrument, za pomocą którego rządy państw starają się chronić narodowych przewoźników lotniczych przed nieograniczoną konkurencją zarówno międzynarodową, jak i krajową, m.in. z przyczyn ekonomicznych. Poza tym posiadanie narodowego przewoźnika stanowi jeden z priorytetów polityki większości państw. Przeważająca większość umów ma więc charakter restryktywny, a ograniczenia przywilejów handlowych są realizowane m.in. poprzez: wyznaczanie przewoźników (*designation*), utrzymanie podziału na loty rozkładowe i nierozkładowe (z reguły restryktywne zapisy dotyczą lotów rozkładowych), ścisłe określanie tras, na których przyznaje się wolności; wprowadzenie kryterium *country-pair basis* (regulacja dotycząca całego terytorium państw) oraz *city-pair basis* (dla niektórych tras według potrzeby), określenie dozwolonych granic podziału zdolności przewozowej *(capacity share),* szczególną ochronę poszczególnych tras o stosunkowo małym ruchu w zależności od ilości przewożonych pasażerów w pewnym okresie czasu (np. rocznym), ochronę poszczególnych tras w zależności od liczby lotów RT (*round trip*) wykonywanych np. rocznie na danej trasie, restrykcje dotyczące częstotliwości (*frequency*) i wysokości opłat taryfowych. Kryteria te nie występują osobno, lecz są ze sobą ściśle powiązane i od siebie uzależnione.

---

[42] R. Doganis, *Flying off course the economics of international airlines*, London 2002 s. 48 i nast.

W artykule 77 konwencji stwierdza się, że żadne z jej postanowień nie przeciwstawia się tworzeniu przez dwa lub więcej umawiających się państw organizacji do eksploatacji taboru lotniczego (*joint operation*), międzynarodowych instytucji eksploatacji, ani też zawieraniu umów dotyczących służb powietrznych tych państw na jakichkolwiek szlakach lub w jakichkolwiek regionach. Tego rodzaju organizacje lub instytucje będą jednakże poddane wszelkim postanowieniom konwencji, łącznie z postanowieniami dotyczącymi rejestracji porozumień w Radzie ICAO. Rada ustala sposób, w jaki postanowienia konwencji, odnoszące się do przynależności państwowej statku powietrznego, stosuje się do statku powietrznego eksploatowanego przez międzynarodowe instytucje eksploatacyjne. Artykuł 79 konwencji stanowi, że państwo może brać udział we wspólnych organizacjach eksploatacyjnych (*joint operation*) lub w porozumieniach (*pools*) za pośrednictwem swego rządu, przedsiębiorstwa lub przewoźników wyznaczonych przez rząd. Przedsiębiorstwa te mogą, według wyłącznego uznania zainteresowanego państwa, stanowić w całości lub w części własność państwową lub własność prywatną. Według artykułu 78 konwencji Rada może proponować umawiającym się państwom tworzenie wspólnych organizacji dla eksploatacji służb powietrznych na wszelkich szlakach i regionach.

Umowy bilateralne wywodzą się z zasady suwerenności narodowej nad przestrzenią powietrzną przyjętej zarówno przez konwencję paryską, jak i konwencję chicagowską. Obecny bilateralny system oparty na „narodowej własności" oraz negocjacjach między dwoma państwami jest w znacznej mierze postrzegany jako protekcjonistyczny, zawężający możliwości działania i odbiegający od procesu globalizacji. Koncepcja narodowego przewoźnika w pewnym stopniu zmieniła swoje znaczenie w Unii Europejskiej, gdzie narodowi przewoźnicy państw członkowskich nabywają status przewoźników unijnych poprzez uzyskanie licencji eksploatacyjnych.

Ostatnio rozpowszechniły się umowy *open skies*, które nie zawierają tradycyjnych elementów restryktywnych, typowych dla większości umów dwustronnych i w zasadzie gwarantują pełny dostęp do rynku. Tego typu umowy podpisują m.in. USA, najczęściej z małymi państwami, posiadającymi dobrych przewoźników, gotowych do konkurowania z gigantami amerykańskimi. W doktrynie amerykańskiej takie alianse mają być formą przejściową do zasady otwartych granic, na początek ograniczonej do strefy Północnego Atlantyku (*North Atlantic Zone*), dostępnej nie tylko dla krajów tej strefy[43].

W roku 2002 na świecie zawarto 91 umów bilateralnych (nowych bądź zmienionych) z udziałem 69 państw. Ponad 70 z nich zawierało klauzule zmierzające do liberalizacji przewozów międzynarodowych, zaś 6 (z udziałem 10 państw) opierało się na zasadzie *open skies*. Do grudnia 2002 roku istniało 85 umów typu *open skies* (z czego 28 zawarto w latach 2001–2003); ich sygnatariuszami było 70 państw,

[43] B. Cheng, *The Law of International Air Transport*, London 1962, s. 378, 379; I. Szymajda, *System chicagowski – zarys wykładu*, maszynopis w posiadaniu autorki.

w tym 60% stanowiły państwa rozwijające się. Tak np. USA stworzyły strefę „KONA" z udziałem Brunei, Chile, Nowej Zelandii i Singapuru, do której akces zgłosiły następnie Peru i Samoa[44].

Paradoksalnie umowy dwustronne *open skies*, które m.in. „rządzą" usługami lotniczymi pomiędzy USA i 11 państwami członkowskimi Unii Europejskiej hamują dalej idącą liberalizację: ograniczają uprawnienia zagranicznych przewoźników w kwestiach przejmowania lub tworzenie linii obsługujących wyłącznie obcy rynek wewnętrzny, ograniczają uprawnienia związane z tzw. 7 wolnością lotniczą, kabotażem i innymi prawami przewozowymi, wreszcie limitują szanse na *leasing* zagranicznych samolotów i załóg oraz narzucają im swoje wewnętrzne wymogi. Loty transatlantyckie pomiędzy USA i czterema państwami UE (Grecją, Irlandią, Hiszpanią i Wielką Brytanią) odbywają się zgodnie z umowami dwustronnymi zawartymi indywidualnie i są jeszcze bardziej restryktywne (wprowadzają ograniczenie liczby rejsów i przewoźników mogących operować w USA). Ten system (zwany potocznie *pachwork*) znacznie ogranicza konkurencję i możliwości rozwoju europejskich przewoźników, zajmujących się komunikacją lotniczą z USA, ponieważ:

a) przewoźnicy UE latają do Stanów Zjednoczonych tylko z ich własnego kraju, co limituje konkurencję na trasach transatlantyckich i wewnątrz Unii;

b) przewoźnicy UE (z krajów uznających zasadę *open skies*) nie mogą łączyć się z przewoźnikami nie uznającymi tej zasady pod groźbą utraty praw przewozowych do i z USA; to ogranicza konkurencję i uniemożliwia integrację i liberalizację wewnętrznego rynku Unii;

c) istniejący zakaz łączenia się przewoźników z USA i UE pozbawia ich korzyści płynących z globalizacji;

d) limity na inwestycje *cross border* sprawiają, że upadający przewoźnicy UE, zamiast próbować restrukturyzacji, wybierają inne opcje;

e) pasażerowie linii wewnętrznych w USA, pozbawieni są możliwości korzystania z tańszych, zagranicznych usług lotniczych.

Aby wyeliminować te ograniczenia konkurencji, UE opracowała projekt likwidacji wszystkich restrykcji wprowadzonych w krajach Unii i USA. Rząd amerykański obawia się jednak, że liberalizacja międzynarodowego i krajowego transportu lotniczego będzie miała dla USA niekorzystne następstwa. Także i inne państwa chcą utrzymać swe dawne przywileje, tj.:

- prawo odmowy przyznania „praw trasowych" przewoźnikom, którzy stanowią własność lub są kontrolowani przez jakieś inne państwa, a nie państwo, które ich wyznaczyło;
- ścisłą i rzeczywistą więź między przewoźnikiem wykonującym międzynarodowe usługi handlowe, a państwem, które to prawo posiada. Utrzymywanie tej więzi ma zapobiec sytuacji, w której przewoźnik jednego państwa uzyskuje poten-

[44] International Civil Aviation Organization. Documentation for the session of the Assembly in 2004. Annual Report of Council 2002, Doc. 9814, s. 5; R.I.R Abeyratne, *Aviation Trends in the New Millennium*, Aldershot, England, 1988, s. 6

cjalne zyski, korzystając z praw innego państwa, przy czym to drugie państwo nie ma zapewnionej wzajemności.

W rzeczywistości więc bilateralny system oparty na narodowej własności oraz negocjacjach między państwami jest w znacznej mierze protekcjonistyczny, zawężający możliwości działania i odbiegający od procesu liberalizacji. Widać to nawet na przykładzie umów *open skies*, zawieranych głównie przez USA. Nadal w tych umowach istotną rolę odgrywają nie tylko argumenty natury ekonomicznej, ale i politycznej. Ważnym casusem może też być umowa między Stanami Zjednoczonymi oraz Argentyną, dotycząca hiszpańskiej Air Iberia, która zakupiła 85% udziałów w Aerolineas Argentinas. Stany Zjednoczone mogły, w myśl umowy dwustronnej, cofnąć zezwolenie eksploatacyjne, gdyż nie tylko własność przewoźnika argentyńskiego, lecz także i kontrola znalazły się w rękach obywateli hiszpańskich. Władze amerykańskie nie uczyniły tego, gdyż w 1999 roku podpisały z Argentyną umowę *open skies*, na mocy której przewoźnicy amerykańscy uzyskali ogromne korzyści, przyznane im przez Argentynę, wynikające z rozszerzenia praw przewozowych. Wpływ na udzielenie zezwolenia miały też dobre stosunki polityczne z Hiszpanią[45]. Z pewnością gdyby o takie zezwolenie starali się przewoźnicy z państw wrogich, decyzje USA byłyby diametralnie inne.

[45] I. Lelieu I, *Law and policy...*, op. cit., s. 77.

3. KONWENCJA WARSZAWSKA Z 1929 ROKU I JEJ MODERNIZACJE

3.1. Cel i treść konwencji

Pierwszą międzynarodową konferencję dotyczącą międzynarodowego lotniczego prawa prywatnego zorganizowano w Paryżu w dniach 27 X–6 XI 1925 roku z inicjatywy rządu francuskiego. Delegaci reprezentujący rządy poszczególnych państw przyjęli wstępnie projekt umowy o odpowiedzialności w dziedzinie przewozów lotniczych (opracowany przez władze francuskie) oraz postanowili dalsze prace nad tym zagadnieniem powierzyć nowo powołanemu Międzynarodowemu Komitetowi Technicznemu Ekspertów Prawa Lotniczego (*Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens* – CITEJA). Komitet obrał za swą siedzibę Paryż, ukonstytuował się na początku 1926 roku i przystąpił do opracowywania różnych zagadnień z dziedziny prawa lotniczego[46]. Drugą konferencję zorganizowano w Warszawie i tu 12 października 1929 roku opracowaną i uzgodnioną konwencję i protokół końcowy przedstawiono delegatom do podpisu. Zasadniczym celem konwencji warszawskiej było ujednolicenie zagadnień międzynarodowego przewozu lotniczego, dotyczących dokumentów przewozowych i odpowiedzialności przewoźnika.

Tekst konwencji składa się z pięciu rozdziałów; łącznie zawierają one 41 artykułów. Rozdział pierwszy zawiera definicje dotyczące przewozów międzynarodowych osób, bagaży i towarów. Następnie konwencja zajmuje się szczegółowo dokumentami przewozowymi (rozdz. II). W rozdziale trzecim zawarto zasady odpowiedzialności przewoźnika, podając maksymalne stawki odszkodowań oraz sposób ich egzekwowania. Rozdział czwarty traktuje o przewozach mieszanych, piąty – zawiera postanowienia ogólne i końcowe. Protokół końcowy m.in. dał także kilka ważnych zaleceń, m.in. dalszego prowadzenia prac w kierunku doskonalenia konwencji oraz zajęcia się przez CITEJA kwestią opracowania jednolitych zasad dla wszelkiego rodzaju transportu, w tym transportów „kombinowanych" (lotniczo-kolejowo-morskich). Ustalono także, że konwencja wejdzie w życie wtedy, gdy co najmniej pięć państw ratyfikuje ją, i że każdy uczestnik będzie miał prawo żądać zwołania nowej konferencji w celu zmiany dotychczasowych przepisów (wprowadzono tu jednak warunek, że może to nastąpić dopiero po dwóch latach od chwili wejścia konwencji w życie). Chociaż gospodarzem konferencji warszawskiej był rząd polski (miał on m.in. obowiązek rejestracji państw członkowskich), to jednak organizacja prac nad kodyfikacją prawa prywatnego lotniczego znajdowała się

[46] M. Polkowska, *System warszawki – zarys problematyki*, Studia Iuridica XLI/2003, s. 189 i nast.

w rękach rządu francuskiego, m.in. z uwagi na miejsce siedziby CITEJA w Paryżu[47]. Konwencja weszła w życie w roku 1933.

Konwencja warszawska ustanowiła zasadę odpowiedzialności przewoźnika za szkody wynikłe podczas przewozu lotniczego opartą na domniemaniu jego winy; przerzucono więc na przewoźnika ciężar przeprowadzenia dowodu w tych sprawach. Odpowiedzialność przewoźnika miała być nieograniczona w przypadku, gdy szkoda powstała z jego podstępu lub z winy, która (według prawa sądu orzekającego) uważana jest za równoznaczną z podstępem albo w razie niewydania wymaganych dokumentów przewozowych, albo w sytuacji gdy ograniczenia odpowiedzialności zostały uchylone przez umowę stron. Inne umowy, zmierzające do uchylenia lub złagodzenia odpowiedzialności przewoźnika (określonej przez konwencję) uznano za nieważne. Jednocześnie poszkodowanemu pozostawiono możliwość wyboru sądu w dowolnym państwie będącym stroną konwencji[48].

Konwencja miała być stosowana w odniesieniu do „(...) każdego przewozu międzynarodowego osób, bagażu lub towarów, dokonywanego statkiem powietrznym za wynagrodzeniem (...)" oraz do przewozów bezpłatnych dokonywanych statkiem powietrznym przez przedsiębiorców przewozów powietrznych. Za przewóz międzynarodowy zgodnie z definicją uznano „(...) każdy przewóz, w którym zgodnie z umową stron, miejsce wyruszenia i miejsce przeznaczenia (...) położone są bądź na obszarze dwóch wysokich umawiających się stron, bądź też na obszarze jednej tylko z nich (...)".

Niewątpliwie najistotniejsze kwestie zawarte są w rozdziale trzecim konwencji, gdzie jest mowa o odpowiedzialności przewoźnika. Już w artykułach 17 i 18 określa się zasadę odpowiedzialności przewoźnika w przypadku przewozu osób (art. 17) oraz bagażu i towarów (art. 18). Zgodnie z treścią artykułu 17 „przewożący odpowiedzialny jest za szkody wynikłe w razie śmierci, zranienia lub wszelkiego innego uszkodzenia ciała, którego doznał podróżny, jeżeli wypadek zdarzył się na pokładzie statku powietrznego lub podczas wszelkich czynności związanych z wsiadaniem i wysiadaniem". Według artykułu 18 „przewożący odpowiedzialny jest za szkody powstałe w razie zniszczenia, zagubienia lub uszkodzenia przyjętego do ekspedycji bagażu lub towaru, jeżeli zdarzenie, które spowodowało szkodę, miało miejsce podczas przewozu powietrznego". Artykuł 19 wspomina również o opóźnieniu w przewozie lotniczym pasażerów, bagażu zarejestrowanego i towarów.

W przypadku szkód poniesionych przez osobę warunkiem odpowiedzialności (określonej w konwencji warszawskiej) jest spowodowanie szkody w wyniku wypadku, który wydarzył się na pokładzie statku powietrznego lub podczas czynności związanych z wsiadaniem i wysiadaniem. Jako wypadek określono zdarzenie nagłe, działające z zewnątrz bezpośrednio na pasażera. Czynności związane z wsiadaniem zaczynają się wtedy, „(...) *gdy pasażer opuszczając budynek dworca lotni-*

---

[47] L. Babiński, *Druga Międzynarodowa Konferencja Prawa Prywatnego Lotniczego*, „Sprawy obce" 1930, zeszyt V, s. 181–187.

[48] *Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego* z 12 października 1929 roku, DzU z 1933 r., nr 8, poz. 49.

czego, wchodzi na płytę lotniska w kierunku oczekującego go samolotu"; czynności związane z wysiadaniem kończą się w chwili, gdy opuszcza on płytę lotniska, wchodząc na teren budynku portu lotniczego bądź innego miejsca przeznaczenia (ścisłe rozstrzygnięcie tej kwestii zależy jednak od okoliczności wypadku)[49]. Jeżeli chodzi o szkody w bagażu zarejestrowanym lub towarze, warunkiem odpowiedzialności jest spowodowanie szkody przez zdarzenie, które miało miejsce podczas przewozu lotniczego. Zdarzenie ma zakres szerszy niż wypadek. Przewóz lotniczy obejmuje okres, w którym bagaż lub towar znajduje się pod opieką przewoźnika, niezależnie od tego, czy składowany jest na lotnisku, na pokładzie statku powietrznego, czy też w innym miejscu (w razie wylądowania poza lotniskiem). Okres przewozu lotniczego nie obejmuje przewozu lądowego, morskiego lub rzecznego, dokonanego poza obrębem lotniska. Jeżeli jednak taki przewóz odbywa się w ramach wypełnienia umowy o przewóz lotniczy, w celu załadowania, dostawy lub przeładunku, istnieje domniemanie, z dopuszczeniem dowodu przeciwnego, że wszelka szkoda powstała ze zdarzenia, które miało miejsce podczas przewozu lotniczego.

Konwencja nie precyzuje sposobu likwidacji szkód spowodowanych opóźnieniem transportu. Podobnie nie jest jasna sprawa szkód powstałych przy przewozie bagażu niezarejestrowanego. Ponadto przy określaniu górnej granicy odszkodowań mówi się wyraźnie o przedmiotach, którymi opiekuje się sam podróżny (art. 22, ust. 3). Tak więc system warszawski stosuje się w jakimś zakresie także do szkód powstałych w razie zniszczenia, zagubienia, uszkodzenia lub opóźnienia w przewozie bagażu niezarejestrowanego. Konwencja jednak nie precyzuje zakresu odpowiedzialności za te szkody.

Zgodnie z artykułem 20, ust. 1 przewoźnik nie jest odpowiedzialny, jeżeli dowiedzie, że on sam i osoby za niego działające przedsięwzięli wszystkie potrzebne środki w celu uniknięcia szkody, lub że niemożliwe dla nich było przedsięwzięcie tych środków. Jest to przepis, z którego wyprowadza się całą zasadę domniemanej winy przewoźnika, uważając go za odpowiedzialnego za szkody, o ile nie przedstawi dowodu świadczącego o jego niewinności. Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za szkody spowodowane siłą wyższą i z wyłącznej winy poszkodowanego lub osoby trzeciej. Można też zaliczyć tu inne okoliczności niezawinione przez przewoźnika, których nie mógł on przewidzieć ani im zapobiec. W praktyce jednak ustalenie rzeczywistych, niezależnych od przewoźnika przyczyn powstania szkody w przewozie lotniczym może być trudne lub niemożliwe. Przewoźnik zmuszony jest wtedy do przeprowadzenia dowodu, że przedsięwziął wszelkie normalnie wymagane środki bezpieczeństwa, a jeśli któregoś z nich nie zastosował, to dlatego że nie było to możliwe. W praktycznym zastosowaniu zasada domniemanej winy przekształca się w zasadę domniemanej odpowiedzialności (quasi absolutnej). Artykuł 21 ustala zasadę, iż jeżeli przewoźnik dowiedzie, że to właśnie wina

[49] J. Rajski, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego w prawie międzynarodowym i krajowym*, Warszawa 1968, s. 34–36.

poszkodowanego spowodowała szkodę lub przyczyniła się do niej – sąd będzie mógł, zgodnie z postanowieniami obowiązującego go prawa, uchylić lub złagodzić odpowiedzialność przewoźnika.

Artykuł 22 określa kwotowo granice odpowiedzialności. Sumy odszkodowań określone we frankach odnoszą się do franka francuskiego (zwanego frankiem Poincaré) zawierającego 65,5 mg złota próby 900; konwencja pozwala na przeliczenie tych kwot na inną walutę państwową w liczbach zaokrąglonych. Górną granicę odszkodowań ustalono na 125 tys. franków (około 8,3 tys. dolarów amerykańskich). Odszkodowanie może być także ustalone w formie renty; kapitał tej renty nie może przekroczyć górnej sumy odszkodowania. Przy przewozie bagażu zarejestrowanego i towarów odpowiedzialność przewoźnika ograniczona jest do sumy 250 franków za kilogram (około 16,6 dolara), z wyjątkiem przypadku złożenia przez nadawcę (z chwilą oddania pakunku przewoźnikowi) specjalnej „deklaracji interesu" i uiszczenia ewentualnej opłaty dodatkowej. W tym przypadku przewoźnik obowiązany będzie zapłacić odszkodowanie aż do wysokości zadeklarowanej sumy, chyba że dowiedzie, iż suma ta przewyższa rzeczywistą wartość „interesu" nadawcy. Jeśli chodzi o przedmioty, którymi opiekuje się sam pasażer (art. 22, ust. 3) – odpowiedzialność przewoźnika ograniczona jest do 5 tys. franków (około 332 dolary) w stosunku do jednego pasażera. Przewoźnik (lub jedna z osób za niego działających) może być pozbawiony prawa powoływania się na ograniczenia odpowiedzialności z powodu swej szczególnie ciężkiej winy, traktowanej na równi z podstępem (art. 25).

Tryb dochodzenia roszczeń z tytułu szkód w przewozie pasażerów, bagażu i towarów określa artykuł 26 konwencji. Przyjęcie bagażu i towarów przez odbiorcę bez sprzeciwu stanowi domniemanie, z dopuszczeniem dowodu przeciwnego, że towary zostały dostarczone w dobrym stanie i zgodnie z dokumentem przewozowym. Odbiorca, w razie uszkodzenia towaru, powinien skierować skargę do przewoźnika niezwłocznie, a najpóźniej w ciągu 3 dni w odniesieniu do bagażu oraz 7 dni w odniesieniu do towarów, licząc od dnia ich przyjęcia; w niektórych wypadkach termin ten może być przedłużony do 14 dni. Reklamacje winny być dokonane w formie zastrzeżenia wpisanego do dokumentu przewozowego, albo przekazane pisemnie. W sytuacji przekroczenia powyższych terminów żadna skarga przeciwko przewoźnikowi nie będzie mogła być przyjęta, z wyjątkiem przypadku oszustwa z jego strony.

Konwencja warszawska zawiera także postanowienia dotyczące jurysdykcji, postępowania sądowego i terminów prekluzji. Zgodnie z artykułem 28, ust. 1 dochodzenie roszczeń określonych w konwencji powinno mieć miejsce na terytorium jednego z państw będących stronami konwencji, według wyboru powoda – przed sądem w miejscu: zamieszkania przewoźnika głównej siedziby jego przedsiębiorstwa, pośrednika przewoźnika, albo miejsca przeznaczenia. W myśl artykułu 32 umowne uchylenie powyższych zasad właściwości sądu byłoby nieważne. Jednak przy przewozie towarów dopuszczalne są klauzule rozjemcze, w granicach konwencji, jeżeli rozjemstwo (arbitraż) ma nastąpić w miejscach określających wła-

ściwości sądów. Artykuł 28 ust. 2 konwencji warszawskiej postanawia, że postępowanie będzie podlegać prawu sadu orzekającego. Zgodnie z artykułem 29 konwencji warszawskiej powództwo powinno być wniesione, pod rygorem wygaśnięcia, w ciągu 2 lat od chwili przybycia do miejsca przeznaczenia lub od dnia, w którym statek powietrzny powinien był przybyć, albo od chwili zatrzymania przewozu. Sposób obliczania terminu określony jest przez prawo sądu orzekającego.

Jak już wspomniano, konwencja była pierwszym międzynarodowym aktem prawnym dotyczącym międzynarodowego prawa lotniczego prywatnego. Nic też dziwnego, że już od początku budziła kontrowersje z powodu luk i niejasnych sformułowań. Już z samej definicji przewozu wynika, że spod zasięgu konwencji wyłączone były m.in. przewozy: a) w których miejsca odlotu i przeznaczenia znajdowały się na terytorium jednego państwa (jeżeli w umowie nie zostało przewidziane lądowanie pośrednie na obcym terytorium); w których miejsca odlotu i przeznaczenia były położone na terytorium tego samego państwa, nie będącego stroną konwencji, choćby nawet przewidziano lądowanie pośrednie na obcym terytorium, b) które miały być wykonane na podstawie szeregu umów zawartych przez kilku kolejnych przewoźników, na trasie, która w zasadzie kwalifikowałaby je jako międzynarodowe w rozumieniu konwencji – jeżeli poszczególne umowy dotyczą przewozu niepodlegającego konwencji, a nie zostały uznane łącznie za stanowiące jedną czynność[50].

Także wiele innych kwestii nie zostało w konwencji warszawskiej wyraźnie uregulowanych, m.in. zasada odpowiedzialności przewoźnika za bagaż niezarejestrowany, wpływ winy poszkodowanego na złagodzenie lub uchylenie odpowiedzialności przewoźnika, sposób obliczania terminów prekluzji, wreszcie procedura sądowa. Mimo wszystko należy uznać, że główne zasady zastosowane w konwencji warszawskiej, jak na ówczesny stan komunikacji powietrznej, były nowatorskie[51].

Konwencja, od momentu jej wejścia w życie w 1933 roku, obowiązuje (z późniejszymi zmianami i uzupełnieniami) do dziś. Obecnie stronami konwencji warszawskiej jest 151 państw.

3.2. Konferencja w Hadze w 1955 roku

Od czasu podpisania konwencji warszawskiej nastąpiły w komunikacji lotniczej wielkie zmiany, które spowodowały konieczność zrewidowania niektórych jej postanowień. Na konferencji w Hadze 18 września 1955 roku podpisano „Protokół zmieniający konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 roku". Protokół ten jest dokumentem obowiązującym do dziś dla 135

[50] M. Żylicz, *Międzynarodowe prawo komunikacyjne*, Warszawa 1970, s. 15–18.

[51] M. Milde, *ICAO work on the modernization of the Warsaw system*, „Air Law" 1989, Vol. XIV, nr 4/5, s. 195.

państw, w tym Polski [52]. Najważniejsze zmiany wprowadzone tym protokółem do konwencji to uproszczenie postanowień o dokumentach przewozowych oraz zmodyfikowanie niektórych postanowień dotyczących odpowiedzialności przewoźnika, zwłaszcza podwojenie górnej granicy odszkodowań w odniesieniu do pasażerów. Przeredagowano też przepis dotyczący postanowienia o odpowiedzialności za tzw. podstęp, ustalając, że ograniczeń kwotowych nie zastosuje się, jeżeli zostanie udowodnione, że szkoda wynikła z działania lub zaniechania przewoźnika, jego pracowników lub przedstawicieli. Zastosowanie ograniczeń kwotowych odpowiedzialności rozciągnięto na pracowników i przedstawicieli przewoźnika, przeciwko którym mogłyby być wniesione roszczenia, o ile działali w dobrej wierze.

3.3. Konwencja w Guadalajarze z 1961 roku

Dalszym etapem unifikacji prawa w dziedzinie międzynarodowego przewozu lotniczego i kwestii odpowiedzialności przewoźnika lotniczego stało się opracowanie konwencji, która uzupełniała konwencję warszawską w odniesieniu do sytuacji, w których przewoźnik lotniczy zawierający umowę korzysta ze statków powietrznych, personelu i usług innych przewoźników lotniczych. W 1961 roku w Guadalajarze została podpisana „Konwencja uzupełniająca konwencję warszawską o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez osobę inną niż przewoźnik umowny". Porozumienie to jednak nie dotyczy wynajmu statków powietrznych bez załogi i nie precyzuje, czy może mieć zastosowanie w razie oddania statku powietrznego, z częścią załogi, do dyspozycji innego przewoźnika. Konwencję podpisała większość państw – sygnatariuszy konwencji warszawskiej; USA odmówiły jej ratyfikacji. Głównym celem konwencji było uregulowanie stosunków prawnych powstających w przypadku, gdy przewoźnik lotniczy, który zawarł umowę przewozu (przewoźnik umowny), powierzył wykonanie przewozu innemu przewoźnikowi lotniczemu, z którym podróżny lub nadawca przesyłki nie pozostają w bezpośrednim stosunku umownym (przewoźnik faktyczny). Obecnie ma ona zastosowanie do przewozów w ramach umów code-share. Formuła ta pojawiła się jednak dopiero po wejściu w życie konwencji.

3.4. Tymczasowe porozumienie montrealskie z 1966 roku

Zawarte w 1966 roku tymczasowe porozumienie montrealskie, choć nie ma charakteru umowy międzynarodowej, jest zaliczane do elementów systemu warszawskiego. Powstało ono w oparciu o artykuł 22(1) konwencji warszawskiej jako

[52] M. Polkowska, *Umowa przewozu*, op. cit., s. 11; M. Kołodziej (Polkowska), *Pierwsza światowa konwencja lotnicza...*, op. cit., s. 22.

umowa specjalna między 34 przewoźnikami korzystającymi z przestrzeni powietrznej USA; wkrótce potem do tej grupy dołączyli inni przewoźnicy, m.in. PLL LOT. W myśl porozumienia limit odpowiedzialności w przypadku śmierci, zranienia czy innego cielesnego uszkodzenia został podwyższony do 75 tys. USD na pasażera, łącznie z kosztami dochodzenia roszczeń, lub 58 tys. USD plus koszty dochodzenia roszczeń. Równocześnie przewoźnicy, będący stronami porozumienia, zobowiązali się nie korzystać z możliwości przewidzianej w artykule 20 (1) konwencji warszawskiej uchylenia się od odpowiedzialności przez wykazanie braku swojej winy. Tak więc przyjęto zasadę odpowiedzialności obiektywnej – niezależnej od winy przewoźnika.

3.5. Protokół gwatemalski z 1971 roku

8 marca 1971 roku w Gwatemali został podpisany protokół zmieniający konwencję warszawską w jej nowej wersji przyjętej w Hadze w 1955 roku. Dokument ten miał wejść w życie po ratyfikowaniu go przez 30 państw, w tym musiało być 5 państw, których łączne lotnicze regularne przewozy międzynarodowe (liczone w pasażerokilometrach) w 1970 roku wynosiły co najmniej 40% lotniczych regularnych przewozów międzynarodowych państw członków ICAO. Praktycznie oznaczało to, że protokół nie wejdzie w życie, jeżeli nie zostanie ratyfikowany przez Stany Zjednoczone, i tak się stało[53]. Protokół gwatemalski proponował szereg dalszych zmian w konwencji warszawskiej. Wymogi odnośnie dokumentów dla przewozu podróżnych i bagażu zarejestrowanego zostały uproszczone i pozwalały na ich wystawianie przy zastosowaniu elektronicznych systemów przetwarzania danych. Uznano, że w wypadku śmierci lub uszkodzenia ciała podróżnego oraz uszkodzenia, zniszczenia lub utraty bagażu odpowiedzialność przewoźnika lotniczego jest „obiektywna" – to znaczy niezależna od jego winy; jedynie w razie szkody, do powstania której przyczynił się poszkodowany, przewoźnik może być w całości bądź częściowo uwolniony od odpowiedzialności.

3.6. Protokoły montrealskie z 1975 roku

W 1975 roku zostały przygotowane cztery protokoły montrealskie zmieniające konwencję warszawską w jej brzmieniu pierwotnym, z uwzględnieniem poprawek dokonanych po 1929 roku. Miały one za zadanie udoskonalić istniejący system, ale w rzeczywistości nie odegrały żadnej znaczącej roli. Każdy z tych protokółów

[53] *Protokół zmieniający konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 roku i zmienioną przez protokół sporządzony w Hadze dnia 28 września 1955 roku* z 8 marca 1971 roku, Gwatemala, ICAO, Doc. No. 8932 (tłumaczenie na język polski) [w:] P. Durys i F. Jasiński, *Wybór aktów prawnych do nauki międzynarodowego prawa lotniczego i kosmicznego*, Warszawa 1999, s. 156–164.

wymagał ratyfikacji przez 30 państw – stron konwencji warszawskiej. W ten sposób protokoły nie były uzależnione od weta USA[54]. Na dzień 5 lipca 2000 roku wymaganą liczbę ratyfikacji uzyskały protokóły 1, 2 i 4. Dokumenty te proponowały obliczanie odszkodowań nie we frankach francuskich w złocie (FP), lecz w nowej jednostce monetarnej, określonej przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy jako specjalne prawa ciągnienia (*Special Drawing Rights* – SDR). Techniczne kwestie dotyczące tego zagadnienia zawierał protokół 1 – były to tylko zmiany do konwencji warszawskiej w jej pierwotnym brzmieniu[55]; do 2004 roku ratyfikowało go 48 państw (tabela 1). Ratyfikacja każdego protokółu przez dane państwo, które nie jest stroną konwencji warszawskiej, pociąga za sobą przystąpienie do konwencji zmienionej tym protokółem.

Protokół 2 dotyczył zmian konwencji warszawskiej (zmienionej w Hadze) w kwestii przeliczenia franków na SDR. Protokół ten do 2004 roku ratyfikowało 49 państw (tabela 1). Protokół 3, mający najbardziej istotne znaczenie, wprowadza zmiany do tekstu konwencji warszawskiej (zmienionego protokółami haskim i gwatemalskim). Określa on w „nowej" walucie dawne, niezmienione limity odpowiedzialności przewoźnika. Wejście w życie protokółu 3 oznaczałoby także neutralizację klauzuli gwatemalskiej, zakładającej konieczność ratyfikacji protokółu przez USA. Ponieważ jednak ustalony na konferencji w Gwatemali limit 100 tys. SDR (w wypadku śmierci czy poważnego uszkodzenia ciała pasażera) nie został przez szereg najbogatszych państw (na czele z USA) zaakceptowany, protokół 3 do 2004 roku został ratyfikowany tylko przez 21 państw (tabela 1), czyli nie uzyskał wystarczającej liczby ratyfikacji i nie wszedł w życie.

Protokół 4 zmienia postanowienia konwencji warszawskiej dotyczące przewozów towarowych i listów przewozowych, uwzględniając nowe techniki przetwarzania danych. Do 2004 roku tenże protokół ratyfikowały 52 państwa (tabela 1).

3.7. Regulacje IATA

Na system warszawski składają się także regulacje Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Lotniczych (IATA) z lat 1995–1997: *IATA Intercarrier Agreement on Passenger Liability* – ILA (zwane później IIA) oraz *Agreement on Measures to Implement the IATA Intercarrier Agreement* – MIA. Porozumienie ILA bazuje na dwupoziomowym systemie odpowiedzialności. Uznaje ono zasadę odpowiedzialności absolutnej nie tylko do wysokości 100 tys. SDR, ale także ponad tę sumę, włączając w to pełną sumę należnego odszkodowania. Polskie Linie Lotnicze LOT SA podpisały obydwie umowy.

---

[54] Dodatkowe protokóły montrealskie – 1, 2, 3, 4 z 25 września 1975 roku, zmieniające Konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 roku, druk konferencji ICAO, Doc. No. 9145-8, (tłumaczenie na język polski) [w:] P. Durys i F. Jasiński, Wybór aktów prawnych..., op. cit.

[55] M. Żylicz, *Prawo międzynarodowego transportu lotniczego*, op. cit., s. 73.

Początkowo ILA podpisało 12 przewoźników (w tym m.in. Air Canada, British Airways, Japan Airlines i KLM) – bez przewoźników amerykańskich. Kontrahenci zgodzili się m.in. na zniesienie ograniczeń odszkodowań w przypadku szkód – według artykułu 22, ust. 1 konwencji warszawskiej w odniesieniu do roszczeń w razie śmierci, zranienia lub innego uszkodzenia ciała pasażerów (art. 17 konwencji warszawskiej) – w ten sposób, aby szkody podlegające odszkodowaniu mogły być określone i uwzględnione przy zastosowaniu prawa miejsca zamieszkania pasażera. Jeżeli przewoźnik nie był zainteresowany lub zobowiązany przez władze państwowe, aby przyjąć prawo miejsca zamieszkania pasażera, mógł oprzeć się na prawie sądu, do którego sprawę skierowano.

W kilka miesięcy po stworzeniu porozumienia ILA opracowano przepisy wykonawcze w sprawie środków zmierzających do wykonania porozumienia IATA pomiędzy przewoźnikami lotniczymi (MIA)[56]. Według stanu na dzień 30 czerwca 1999 roku stronami porozumienia zostało 89 przewoźników (w tym przewoźnicy amerykańscy). MIA przewidywało, że przewoźnik nie będzie powoływał się na ograniczenie odpowiedzialności według artykułu 22(1) konwencji warszawskiej w odniesieniu do jakichkolwiek roszczeń, dotyczących szkód podlegających odszkodowaniu w związku z zastosowaniem artykułu 17 konwencji warszawskiej. Przewoźnik nie będzie ponadto mógł korzystać z jakichkolwiek zarzutów, dopuszczalnych w myśl artykułu 20(1) konwencji warszawskiej w odniesieniu do tej części roszczeń, która nie przekraczała kwoty 100 tys. SDR, z zastrzeżeniem, że takie zrzeczenie się zarzutów może być ograniczone do innych kwot wymienionych w odniesieniu do określonych tras, o ile na to zezwoliły władze państwowe. Przewoźnik zgadzał się na to, aby – z zastrzeżeniem zastosowania właściwego prawa – szkody podlegające odszkodowaniu w odniesieniu do tych roszczeń mogły być określone według prawa domicylu lub stałego miejsca zamieszkania pasażera. Ten warunek nazwano „piątą jurysdykcją".

3.8. Konwencja montrealska z 1999 roku

3.8.1. Zasada budowy konwencji

Niektórzy prawnicy źródeł konwencji montrealskiej dopatrują się w projekcie konwencji sporządzonym w 1995 roku przez przewoźników zrzeszonych w IATA w Kuala Lumpur. Projekt ten zawierał przepisy o dwustopniowej odpowiedzialności przewoźnika lotniczego, które kilka lat później zostały poddane dyskusji na forum ICAO. Konwencja montrealska, oprócz tytułu, przejęła też ogólną strukturę i treść większości artykułów z konwencji warszawskiej i protokółów ją zmieniają-

[56] Agreement on Measures to Implement the IATA Intercarrier Agreement (MIA). Essential Document on International Air Carrier Liability, June 1999, IATA s. 55.

cych oraz całą treść konwencji guadalajarskiej. Można więc mówić o kontynuacji systemu, a nawet nazwać go „systemem warszawsko-montrealskim"[57].

Konwencję (sporządzoną w 6 językach) podpisali na konferencji w Montrealu przedstawiciele 53 państw, w tym. Akt końcowy zawiera m.in. uchwałę zalecającą przewoźnikom wypłacanie zaliczek na poczet odszkodowań, a państwom wydanie odpowiednich przepisów. W nowej konwencji nie znalazł się przepis zobowiązujący państwa przyjmujące ją do wypowiedzenia konwencji warszawskiej, chociaż takie wypowiedzenie nie jest wykluczone. Główne korzyści wynikające z konwencji montrealskiej 1999 to przede wszystkim ujednolicenie przepisów w zakresie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego, wzrost ochrony użytkowników transportu lotniczego, usprawnienie w uzyskiwaniu odszkodowań, wprowadzenie obowiązkowego wymogu ubezpieczeń, ułatwienie i modernizacja dokumentów przewozowych.

3.8.2. System odpowiedzialności w przypadku szkód na osobie

Postanowienia artykułu 21 konwencji oznaczają duże wzmocnienie ochrony interesów osób poszkodowanych w wyniku katastrof lotniczych poprzez:

a) wprowadzenie dla roszczeń do wysokości 100 tys. SDR reżymu odpowiedzialności „obiektywnej" (to jest bez względu na winę przewoźnika);

b) utrzymanie, tylko w odniesieniu do roszczeń wyższych (w części przewyższającej wymienioną kwotę), możliwości uwolnienia się przez przewoźnika od odpowiedzialności przez udowodnienie braku winy po jego stronie, a także przez udowodnienie winy osoby trzeciej (konwencja warszawska uznawała tylko odpowiedzialność przewoźnika, który mógł mieć względem tej osoby regres).

Konwencja nakłada na przewoźnika obowiązek wypłacenia zaliczek (ang. *advance payments*) jeżeli jest to wymagane przez dane państwo (jego prawo krajowe), osobom uprawnionym do odszkodowania w rezultacie wypadku lotniczego powodującego śmierć czy uszkodzenie ciała pasażera. Artykuł odnosi się do płatności na pokrycie natychmiastowych potrzeb ekonomicznych, ale zarówno obowiązek dokonywania wypłat zaliczkowych, ich terminowość, jak i wysokość rekompensaty podlegają wymogom prawa krajowego i w związku z tym artykuł ten nie ujednolica standardów w skali globalnej. Tak naprawdę, zapis ten ma charakter jedynie formalny. Konferencja szukała jednak takich rozwiązań, które zapewniłyby pasażerom obligatoryjną wypłatę zaliczek. Na konferencji w Montrealu w tej kwestii wypowiedziała się m.in. delegacja Szwajcarii, która powołała się na wydarzenia po wypadku lotniczym z 1998 roku, kiedy to samolot Swissair z Nowego Jorku do Genewy rozbił się i wpadł do morza niedaleko Halifaxu; nikt z 229 osób nie przeżył. Przyczyna katastrofy nie była znana, ale natychmiast po wypadku prze-

[57] M. Żylicz, *Nowe prawo międzynarodowego przewozu lotniczego*, „Państwo i Prawo", zeszyt 9, Warszawa 1999, s. 30–31.

woźnik rozpoczął wypłacanie zaliczek 163 rodzinom ofiar, które zwróciły się do niego z prośbą o zabezpieczenie finansowe. Te płatności zostały dokonane dobrowolnie, gdyż nie było obligatoryjnego przepisu krajowego, który nakazywałby wypłatę zaliczek. Rodziny ofiar miały otrzymać łącznie 100 tys. SDR, ale tylko niewielka ich część zaakceptowała tę kwotę jako rozwiązanie tymczasowe[58].

Ostatecznie rezolucja nr 2 (w akcie końcowym konwencji) uznała, iż przewoźnik powinien, jeżeli wymaga tego prawo krajowe, bez zwłoki dokonać wypłaty zaliczek osobie lub osobom fizycznym, mającym tytuł do odszkodowania, na zaspokojenie ich pilnych potrzeb ekonomicznych. Zachęca się też państwa do umieszczenia w swoich przepisach wewnętrznych wymagań odnośnie wypłat zaliczek. Wcześniej system szybkich wypłat zaliczkowych został wprowadzony w prawie UE rozporządzeniem Rady z 1997 roku[59].

Bardzo ważną sprawą jest możliwość dochodzenia roszczeń przed sądami narodowymi i według prawa państwa, w którym pasażer ma (miał) główne i stałe miejsce zamieszkania (jest to tzw. piąta jurysdykcja). Już w protokole gwatemalskim z 1971 roku pojawiły się zapisy, które stanowiły, iż odnośnie szkody wynikłej ze śmierci, uszkodzenia ciała, opóźnienia w przewozie pasażera lub zniszczenia, utraty, uszkodzenia albo opóźnienia w przewozie bagażu roszczenie może być wniesione, oprócz sądów wymienionych w ust. 1, także przed sąd właściwy dla miejsca, w którym pasażer ma miejsce stałego zamieszkania na terytorium tej samej umawiającej się strony (ang. *domicile, habitual residence*). Było to jednak pojęcie nieścisłe, gdyż mogło dotyczyć osoby, która mieszka gdziekolwiek czasowo (w sądach narodowość nie ma znaczenia decydującego). Podobnie nie jest ścisłe określenie sądu, w którym przewoźnik ma siedzibę. Może to się wiązać z tzw. businessem (operacje charterowe, code-share, alliances albo umowy handlowe). Tak więc, jeżeli narodowość powoda nie jest elementem najważniejszym i decydującym, pojęcie „prowadzenia interesu" jest nieostre i mogą wystąpić problemy interpretacyjne. Konwencja montrealska dodała do warunku „stałego miejsca zamieszkania" jeszcze miejsce, „(...) do którego lub z którego przewoźnik wykonuje loty własnymi statkami powietrznymi bądź (zgodnie z umową handlową) statkami powietrznymi innego przewoźnika, a w którym przewoźnik prowadzi działalność w zakresie przewozu lotniczego pasażerów, korzystając z pomieszczeń wynajmowanych lub posiadanych przez niego lub przez innego przewoźnika, z którym ma umowę handlową". Termin „umowa handlowa" (ang. *commercial agreement*) nie dotyczy usług dodatkowych, takich jak obsługa handlingowa, umowy agencyjne czy generalna umowa sprzedaży. Główne lub stałe miejsce zamieszkania pasażera

---

[58] DCW – *Diplomatic Conference as a whole*, Doc. No. 42, 21/5/99, materiały z konferencji montrealskiej z maja 1999 roku.

[59] *Rozporządzenie Rady nr 2027/97 z 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w razie wypadku lotniczego*, Dz. Urz. nr L 285, 17/10/1997, *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 889/2002 z 13 maja 2002 r. zmieniające rozporządzenie Rady nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków*, Dz. Urz. nr L 140, 30/05/2002.

to wedle konwencji jedno określone i stałe miejsce pobytu w czasie wypadku. Obywatelstwo pasażera nie stanowi przy tym czynnika decydującego.

Wprowadzenie „piątej jurysdykcji" postulowały głównie Stany Zjednoczone, które zadeklarowały (w piśmie okólnym), że nie ratyfikują nowej konwencji, jeżeli przystąpienie do „piątej jurysdykcji" nie będzie obligatoryjne. Ta kwestia wywołała najwięcej kontrowersji. Zwolennicy „piątej jurysdykcji" uważali, iż dzięki niej pasażerowie mogą uniknąć wysokich kosztów związanych z dochodzeniem roszczeń w obcym, czasami bardzo odległym kraju, takich jak np. podróż, zakwaterowanie itd. Z drugiej strony istnieją uzasadnione obawy, iż wprowadzenie „piątej jurysdykcji" może prowadzić do nasilenia zjawiska „forum shopping", czyli zabiegania o właściwość sądów stosujących prawo najbardziej korzystne dla strony powodowej. Takim najbardziej poszukiwanym forum były i są Stany Zjednoczone, gdzie orzekane są najwyższe odszkodowania[60]; może być to niekorzystne dla średnich i małych przewoźników. Niektóre państwa, m.in. Francja, wystąpiły z kompromisowym projektem przepisu, według którego stałe i główne miejsce zamieszkania miało oznaczać główne miejsce zamieszkania pasażera podczas ostatnich 12 miesięcy przed wypadkiem[61].

Przeciwko stanowisku USA wystąpiły m.in. delegacje Indii[62], Wietnamu[63], Australii[64] oraz państw afrykańskich[65]. Argumentowały one, że państwa zasądzające wysokie odszkodowania mają nadzieję, że pasażerowie nieposiadający miejsca zamieszkania na ich terytorium wybiorą jurysdykcję w swoim kraju. Co więcej, sądy bogatszych państw będą w stanie oddalić pozew wniesiony przez nierezydentów na podstawie „forum non conveniens", tzn. wtedy gdy uznają, że stosowny sąd krajowy jest odpowiedni dla powoda. Pasażerowie mający główne i stałe miejsca zamieszkania w państwach bogatych będą mieli zasądzane wysokie odszkodowania, a ci z państw biednych – odpowiednio niższe. „Piąta jurysdykcja" tworzy warunki niekorzystne dla małych i średnich przewoźników, głównie w państwach rozwijających się. Różnica w ekonomicznym poziomie między państwami w tym względzie będzie się stale pogłębiać. W związku z tym przewoźnicy państw uboższych będą narażeni na najwyższe z możliwych odszkodowań, co może spowodować wzrost opłat ubezpieczeniowych, które z kolei zostaną przerzucone na pasażerów poprzez wzrost cen biletów. Zastosowanie „piątej jurysdykcji" oznacza łatwiejsze odrzucenie roszczeń wnoszonych przez zagranicznych obywateli w krajach przyznających najwyższe odszkodowania. Tak więc płacąc więcej za nowy system, wielu pasażerów w razie wypadku może otrzymać mniejszą niż do tej pory rekompensatę.

---

[60] *Diplomatic Conference as a whole (DCW)*, Doc. No.12 4/5/99, materiały z konferencji montrealskiej z maja 1999 roku.

[61] DCW, Doc. No. 33, 17/5/99.

[62] DCW, Doc. No. 20, 11/5/99.

[63] DCW, Doc. No. 26, 12/5/99.

[64] DCW, Doc. No. 40, 20/5/99.

[65] DCW, Doc. No. 23, 12/5/99.

Przepisy odnośnie „piątej jurysdykcji" odnoszą się także do przewoźnika faktycznego i umownego. Każde powództwo w sprawie odszkodowania przewidziane w artykule 45 należy wnieść, według wyboru powoda, na terytorium państwa strony do jednego z sądów, do których zgodnie z artykułem 33 można pozwać przewoźnika umownego, a więc sądu w miejscu:

1) zamieszkania (domicylu) przewoźnika;
2) głównej siedziby jego przedsiębiorstwa;
3) podpisania umowy;
4) przeznaczenia przewozu;
5) zamieszkania (domicylu) pasażera.

Artykuł 33 ustalając dodatkową właściwość sądu, faktycznie stworzył jakby „szóstą jurysdykcję". Rozbieżne opinie delegacji państw bogatych i biednych spowodowały, że dopiero 4 listopada 2003 roku konwencja uzyskała 26 ratyfikacji i weszła w życie. W dniu 29 kwietnia 2004 roku stronami konwencji były: Bahrajn, Barbados, Belize, Benin, Botswana, Bułgaria, Kanada, Kamerun, Kolumbia, Cypr, Republika Czeska, Estonia, Gambia, Grecja, Japonia, Jordania, Kenia, Kuwejt, Macedonia, Meksyk, Namibia, Nowa Zelandia, Nigeria, Panama, Paragwaj, Peru, Portugalia, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Republika Syrii, Tanzania, Tongo, Zjednoczone Emiraty Arabskie i (co było dużym zaskoczeniem) Stany Zjednoczone. Unia Europejska rekomenduje wszystkim państwom członkowskim ratyfikację konwencji; spowodowało to, że 14 państw europejskich zdecydowało się na rozpoczęcie procesu ratyfikacyjnego (w tym Polska); 28 czerwca 2004 r. konwencja, podobnie jak i rozporządzenie 889/2002 weszły w życie we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej[66].

3.8.3. Ubezpieczenia

Państwa strony konwencji są zobowiązane (art. 50) do zapewnienia, aby ich przewoźnicy posiadali odpowiednie ubezpieczenie (ang. *adequate insurance*)[67]. Przewoźnicy muszą ubezpieczyć pasażerów, bagaż i towary do pełnej wysokości odszkodowania na pokrycie ich potencjalnej odpowiedzialności. Konwencja wymaga, aby przewoźnik przedstawił swoje ubezpieczenie państwu, do którego wykonuje loty. Chodzi tu o sprawdzenie, czy ma on wystarczające ubezpieczenie pokrywające jego odpowiedzialność. Pozwoli to upewnić się, iż poszkodowani będą należycie chronieni w sytuacji bankructwa lub niewypłacalności przewoźnika. Jednak odpowiedzialność przewoźnika wobec pasażerów jest nielimitowana; przewoźnik nie znajdzie takiego ubezpieczyciela, który zapewniłby mu ubezpieczenie jego odpowiedzialności nieograniczonej. W praktyce oznacza to, że sumy gwarancyjne będą kwotowo ograniczone.

---

[66] *Council of the European Union*, Aviation 118, relex 198-9611/04, 18/05/2004.

[67] A.T. Wells, B.D. Chandorne, *Introduction to Aviation Insurance and Risk Management*, Malabar, 2000, s. 111 i nast.

Ostateczna wersja projektu została przygotowana przez Grupę Specjalną Komitetu Prawnego ICAO, w tym przedstawicieli Międzynarodowej Unii Ubezpieczycieli Lotniczych (*International Union of Aviation Insurers* – IUAI), ubezpieczycieli rynków: francuskiego, niemieckiego, włoskiego, szwajcarskiego, brytyjskiego i amerykańskiego. Dokument ten pokazuje wizję i perspektywę ubezpieczeń lotniczych. IUAI uznała, iż obecnie istniejące instrumenty ubezpieczeniowe nie są doskonałe; tak np. istniejące regulacje UE odnośnie ubezpieczania odpowiedzialności przewoźników dotyczą tylko europejskich przewoźników[68], natomiast IATA Intercarrier Agreement (ILA) służy tylko jako środek tymczasowy do czasu zaakceptowania nowej konwencji. W artykule 3 porozumienia stwierdza się m.in., że przewoźnik zadośćuczyni pasażerowi albo jego spadkobiercom za szkody ponad płatności pochodzące z ubezpieczeń[69]. Na spotkaniach grup roboczych IUAI poruszano także kwestię jasności przepisów regulujących odpowiedzialność cywilną przewoźnika lotniczego.

Konwencja montrealska przewiduje, że rządy państw wprowadzą przepisy nakazujące przedsiębiorstwom ubezpieczeniowym ubezpieczenie odpowiedzialności nieograniczonej. Jeżeli przedsiębiorstwa ubezpieczeniowe byłyby zmuszone przez prawo do wystawiania polis bez limitów, pasażerowie odnieśliby znaczne korzyści, ale tylko w razie wypadku[70].

Ustawy wielu państw (w tym także Polski) zawierają przepisy normujące obowiązkowe ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika, a także inne formy zabezpieczania wypłaty odszkodowań (patrz podrozdział 7.2.8)[71]. W Polsce na mocy ustawy „Prawo lotnicze"[72] (art. 209) został nałożony na przewoźników, użytkowników oraz innych przedsiębiorców prowadzących działalność lotniczą obowiązek ubezpieczenia się od odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone w związku z ruchem statków powietrznych, z przewozem lotniczym lub wykonywaniem innej działalności lotniczej. Minister właściwy do spraw transportu ma określić, w drodze rozporządzenia, szczegółowe wymagania dotyczące ubezpie-

---

[68] Rozporządzenie Rady nr 2027/97 oraz 889/2002 (art. 3 ust. 1b) ustanawia „wymóg, aby przewoźnik lotniczy zawarł umowę ubezpieczenia do wysokości granicy odpowiedzialności wymaganej z mocy ust. 2 (100 tys. SDR), a następnie do rozsądnego poziomu".

[69] *Agreement on Measures to Implement the IATA Intercarrier Agreement (MIA)*, Essential Documents on International Air Carrier Liability, IATA, June 1999.

[70] „The 1999 Montreal Convention" (broszura informacyjna), Condon & Forsyth LLP, August 1999.

[71] Patrz też glosa do wyroku Sądu Apelacyjnego z dnia 31 maja 1996 r., 138/96 OSP 1997/11/209, t.1. § 13 pkt. 2 rozporządzenia z 1992 r. w sprawie cywilnych ogólnych warunków obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów nie zawęża swego zastosowania do przewozów wykonywanych przez przewoźników profesjonalnych. Lege non distinguente – odnosi się ono do wszelkich pojazdów mechanicznych, przewożących ładunek za wynagrodzeniem, a więc również do przewozów okazjonalnych, świadczonych przez osoby nieposiadające statusu prawnego przewoźnika, a co za tym idzie – do których nie mają zastosowania przepisy o umowie przewozu.

[72] Ustawa „Prawo lotnicze" z dnia 3 lipca 2002 r., DzU z 2002 r., nr 130, poz. 1112 z późn. zmianami oraz Rozporządzenie ministra infrastruktury w sprawie wymagań dotyczących ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej użytkowników statków powietrznych, przewoźników i innych przedsiębiorców prowadzących działalność lotniczą, DzU z 2004 r., nr 110, poz. 1168.

czenia od odpowiedzialności cywilnej. Zdecydowanie polepsza to również sytuację osób trzecich, którym zapewnia się zwiększoną możliwość zaspokojenia roszczeń[73]. Przepisy ustawy „Prawo lotnicze" oraz rozporządzenia z artykułu 209 ust. 2 są zgodne z przepisami międzynarodowymi oraz uregulowaniami Unii Europejskiej[74].

Każde państwo strona konwencji montrealskiej, do którego przewoźnik wykonuje loty, może wymagać, aby przewoźnik dał dowód na to, iż posiada odpowiednie ubezpieczenie pokrywające jego odpowiedzialność zgodnie z konwencją. Każde takie państwo może samo określić, czy ubezpieczenie przewoźnika jest wystarczające dla celów przewozów wykonywanych do tego państwa. Wokół tego przepisu w Montrealu toczyły się ożywione dyskusje. Tak na przykład delegacja Ukrainy zauważyła, iż samo skontrolowanie istnienia umowy ubezpieczenia nie gwarantuje pokrycia ubezpieczeniem odpowiedzialności ze względu na możliwość:

a) zawieszenia umowy ubezpieczenia z inicjatywy przedsiębiorstwa ubezpieczeniowego, spowodowane nieuregulowaniem przez przewoźnika we właściwym terminie finansowych zobowiązań wynikających z tej umowy;

b) zawieszenia reasekuracji pomiędzy przedsiębiorstwem ubezpieczeniowym a brokerami reasekuracyjnymi.

Delegacja ukraińska uznała, iż włączenie artykułu na temat ubezpieczenia do projektu konwencji powinno zapewnić państwom nie tylko możliwość weryfikacji istnienia umów, ale także monitorowania procesu ubezpieczeń i gwarancję ich pokrycia. Zaproponowała więc włączenie następującego zakończenia do artykułu 50: „(...) *i jeżeli jest to niezbędne, państwa mogą używać stosownych mechanizmów w celu monitorowania wywiązywania się z umów ubezpieczeniowych, które nie wyłączają weryfikacji umów reasekuracji*"[75]. Poprawki tej ostatecznie nie uwzględniono w konwencji.

W Polsce w tym względzie obowiązują postanowienia kodeksu cywilnego; artykuł 392 KC stanowi: „Jeżeli osoba trzecia zobowiązała się przez umowę z dłużnikiem zwolnić go od obowiązku świadczenia, jest ona odpowiedzialna względem dłużnika za to, że wierzyciel nie będzie od niego żądał spełnienia świadczenia". Tak więc osoba trzecia, która nie uczestniczy w stosunku prawnym łączącym dłużnika i wierzyciela, zaciąga wobec dłużnika zobowiązanie o charakterze gwarancyjnym. Umowa o zwolnienie dłużnika z obowiązku świadczenia nie powoduje zmian w stosunku pomiędzy dłużnikiem a wierzycielem, nie daje też wierzycielowi żadnych uprawnień w stosunku do osoby trzeciej[76].

---

[73] Patrz też konwencja dotycząca szkód wyrządzonych osobom trzecim na powierzchni ziemi przez obce statki powietrzne z 7 października 1952 r., ICAO, Doc. No. 7364 (Polska jej nie ratyfikowała).

[74] Artykuł 72 ustawy o zmianie i uchyleniu niektórych ustaw w związku z uzyskaniem przez RP członkostwa w Unii Europejskiej z dnia 20 kwietnia 2004 r. (DzU z 2004 r., nr 96, poz. 959).

[75] DCW, Doc. No. 16, 10/5/99.

[76] *Kodeks Cywilny. Komentarz*, t. 1, pod red. K. Pietrzykowskiego, Warszawa 1997, s. 721–722.

3.8.4. Lotnicze dokumenty przewozowe

Konwencja montrealska wprowadza alternatywę w odniesieniu do tradycyjnych wymogów dotyczących wystawiania biletów lotniczych na papierze, dopuszczając elektroniczną formę przetwarzania danych (ang. *electronic ticketing*)[77]. Electronic ticketing jest formą tzw. CRS – skomputeryzowanych systemów rezerwacyjnych (patrz podrozdział 6.6). Wydaje się, iż ta nowa forma sprzedaży biletów obniży znacznie koszty ich dystrybucji[78]. Koszty wydania tradycyjnego biletu to mniej więcej 8 USD, podczas gdy elektroniczny bilet jest znacznie tańszy, gdyż jego koszt wynosi 1–2 USD. Możliwość stosowania elektronicznych biletów poparły także IATA[79] oraz Unia Europejska[80]. Skomputeryzowane systemy rezerwacyjne są stosowane przez ponad 85% agentów podróży IATA. Dzięki takim systemom można w bardzo szybki sposób uzyskać informacje o połączeniach, stawkach i innych usługach dodatkowych przewoźnika. Wśród CRS stosowanych w UE znajdują się m.in. Galileo, SABRE i Worldspan. Większość z nich świadczy też usługi electronic ticketing.

Uproszczenia związane ze stosowaniem e-ticketingu wykorzystywali już od dawna niektórzy więksi przewoźnicy, jak np. British Airways, Lufthansa[81], United Airlines czy Quantas. Dzięki tzw. package holidays ułatwia się pasażerom zaplanowanie całej podróży lotniczej, włączając w to rezerwację hotelu i wycieczki. Odprawa pasażera i jego bagażu na lotnisku polega jedynie na podaniu nazwiska pasażera, po czym otrzymuje on kartę pokładową umiejscowioną w broszurze zawierającej jedynie ogólne warunki przewozu. Ważne jest, aby te warunki pasażer mógł poznać przed odbyciem podróży. Kwestia ta była szeroko dyskutowana przez prawników i przewoźników. Podobną praktykę w celu ułatwienia pasażerowi szybkiej odprawy przed wejściem do samolotu stosują także przewoźnicy niskokosztowi, tzw. low-costs, choć nie zawsze biorą oni udział w dosyć drogich systemach rezerwacyjnych.

---

[77] *Final Act of the International Conference on Air Law held under the auspices of the International Civil Aviation Organization at Montreal from 10 to 28 May*, ICAO, DCW, Doc. No. 58, 28/5/99.

[78] R.D. Margo, *Legal aspects of electronic ticketing*, tekst na konferencję IATA w Los Angeles, 13–16 października 1996 r.

[79] *Provisions of the ICAO Draft Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air Related to Cargo* (presented by the International Air Transport Association IATA), ICAO, DCW, Doc. No. 9, 20/4/99.

[80] Rozporządzenie Rady nr 2299/89 z 24 lipca 1989 r. w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji, Dz. Urz. nr L 220, 29/07/1989.

[81] Patrz decyzja Komisji Europejskiej z 20 lipca 1999 r. (Dz. Urz. nr L 244/56, 16.09.1999 r.) w sprawie stosowania procedury związanej z zastosowaniem e-ticketingu, EEC, No 2299/89. Lufthansa została oskarżona o złamanie zasad rozporządzenia nr 2299/89 i zachęcanie do stosowania CRS na loty krajowe Lufthansy agentów podróży stosujących tylko system START AMADEUS (Lufthansa jest częściowo właścicielem Amadeusa), uniemożliwiając stosowanie innych systemów, np. SABRE.

4. KONWENCJE DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA MIĘDZYNARODOWEJ KOMUNIKACJI POWIETRZNEJ

4.1. Akty terroru i sabotażu przeciw komunikacji powietrznej

Termin „terror" wywodzi się z języka łacińskiego i oznacza stosowanie przemocy, gwałtu, okrucieństwa w celu zastraszenia. Terroryzowanie to oddziaływanie za pomocą strachu, gwałtu, represji, groźby i prześladowania. Terroryści z reguły działają w małych ugrupowaniach, które za pomocą środków potępianych przez społeczność międzynarodową usiłują zwrócić uwagę opinii publicznej na wysuwane przez siebie hasła, bądź też wymusić na rządach państw, w których działają, określone ustępstwa lub świadczenia na swoją korzyść (np. zwolnienie więzionych terrorystów, okup)[82]. Klasyfikacja zachowań przestępczych noszących znamiona aktów terrorystycznych opiera się na wielu przesłankach. Niektórzy badacze wymieniają tu terroryzm polityczny, etniczno-religijny, kryminalny oraz tzw. terroryzm jednej sprawy (np. ruchów antyaborcyjnych)[83].

Uprowadzenia statków powietrznych przebiegały na ogół według utartego schematu. Kiedy samolot znajdował się w powietrzu porywacze, siedzący wśród pasażerów, terroryzowali załogę, zmuszając ją do zmiany kursu lotu i lądowania na wskazanym przez siebie, z reguły zagranicznym lotnisku. Metody terroru porywaczy i używana przez nich broń były różne. Pobudki do aktów terroru były osobiste (np. chęć zysku) albo miały charakter polityczny (ucieczka przed prześladowaniem, porwanie zakładników). Uprowadzenia samolotów bywały też stosowane jako jedna z metod walki partyzanckiej i narodowowyzwoleńczej[84].

Akty terroryzmu międzynarodowego od początku poważnie zagrażały bezpieczeństwu międzynarodowej żeglugi powietrznej. Pierwszy znany w historii przypadek uprowadzenia lecącego samolotu miał miejsce w 1930 roku i został dokonany przez rewolucjonistów w Peru. Po drugiej wojnie światowej fala porwań samolotów rozpoczęła się w lipcu 1947 roku, kiedy to trzech obywateli Rumunii zawróciło samolot DC-3 i zażądało skierowania go do Turcji. Podczas następnych 14 lat w Europie Wschodniej zdarzyło się wiele podobnych incydentów, których powodem była chęć emigracji. Nasilenie uprowadzeń samolotów nastąpiło w latach 1968–1969 w USA. W samym tylko 1968 roku ekstremiści kubańscy porwali

---

[82] K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu lotniczego, aspekty prawnomiędzynarodowe*, Warszawa 2003, s. 9–10.

[83] J. Konieczny, *Próba prognozy rozwoju współczesnego terroryzmu*, [w:] *Terroryzm – aspekty prawnomiędzynarodowe*, red. K. Sławik, Poznań 1993, s. 106.

[84] J. Mochnacki, *Przestępstwo uprowadzenia cywilnego statku powietrznego w świetle międzynarodowego prawa publicznego*, „Państwo i prawo" 1970, nr 11, s. 685; patrz też J. Cimaszewski, *Międzynarodowy terroryzm lotniczy w świetle prawa polskiego i międzynarodowego*, praca magisterska (maszynopis) AON, Warszawa 2003, s. 4.

i zmusili do lądowania na Kubie około 20 samolotów z przeszło 1000 pasażerów na pokładzie. Po roku 1973, kiedy to zostało podpisane przez Kubę i USA memorandum na temat ekstradycji i karania porywaczy, nastąpiło pewne osłabienie działalności „powietrznych" terrorystów kubańskich. Natomiast wzrost terroryzmu skierowanego przeciw komunikacji powietrznej nastąpił na Bliskim Wschodzie. Tak na przykład 28 czerwca 1976 roku został porwany samolot Air France, lecący z Tel Awiwu do Paryża. Terroryści wymusili lądowanie w Ugandzie i użyli pasażerów jako zakładników. Kilka dni później samoloty izraelskie przekroczyły przestrzeń powietrzną Ugandy (popierającą porywaczy) i wylądowały w miejscowości Entebbe. Podczas akcji komandosów izraelskich odbito zakładników, ale zginęło przy tym kilkanaście osób. Rada ds. Ochrony przy Narodach Zjednoczonych złożyła skargę, wniesioną w imieniu Ugandy przez Mauritius. Skarga dotyczyła aktu agresji popełnionego przez Izrael przeciwko Ugandzie. 12 lipca 1976 roku Wielka Brytania i Stany Zjednoczone, a także Tanzania, Libia i Benin przedstawiły swoje projekty rezolucji. Rezolucja brytyjsko-amerykańska wzywała państwa do walki z terrorystami i karania wszelkich aktów przemocy, z drugiej jednak strony głosiła potrzebę respektowania suwerenności i integralności terytorialnej, domagając się, aby Izrael zadośćuczynił Ugandzie za doznane szkody.

W październiku 1977 roku samolot Lufthansy z 82 pasażerami i 5 członkami załogi na pokładzie został porwany na trasie Majorka–Frankfurt; zaś jednego z pilotów terroryści zabili. Po pięciu dniach samolot został zatrzymany na lotnisku w Mogadiszu, a zakładnicy uwolnieni; w tym przypadku rząd Somalii czynnie współpracował w operacji uwolnienia pasażerów. Inny przypadek zdarzył się w marcu 1981 roku w Pakistanie, gdzie trzech porywaczy zmusiło samolot przewoźnika pakistańskiego do lądowania na lotnisku w Afganistanie. Porywacze zażądali uwolnienia 92 więźniów politycznych z więzień pakistańskich. Negocjacje trwały kilka dni, gdyż rząd pakistański odmówił spełnienia żądań terrorystów, zaś ci zabili jednego z pasażerów i wyrzucili jego ciało z samolotu. Następnie samolot odleciał do Damaszku, gdzie porywacze uwolnili około 100 zakładników i uzyskali zgodę rządu Pakistanu na uwolnienie 55 więźniów. Ostatecznie jednak wszyscy porywacze zostali schwytani, a potem w Pakistanie skazani na karę śmierci.

Podobne wypadki zdarzały się też w Europie, tak na przykład w czerwcu 1983 roku samolot przewoźnika libijskiego został porwany przez dwóch mężczyzn podczas rejsu z Aten do Trypolisu. Porywacze zmusili załogę do lądowania na lotnisku w Rzymie w celu zatankowania paliwa i zażądali, aby samolot udał się do Larnaki na Cyprze. Po kilkunastu rundach negocjacji porywacze poddali się władzom włoskim i zostali skazani na więzienie za porwanie samolotu i nielegalne posiadanie materiałów wybuchowych[85].

Akty sabotażu wymierzone przeciwko samolotom cywilnym i portom lotniczym notowano już w latach czterdziestych. W maju 1949 roku taki przypadek

[85] Z. Galicki, *Terroryzm lotniczy w świetle prawa międzynarodowego*, [w:] *Rozprawy Uniwersytetu Warszawskiego*, Warszawa 1980, s. 32 i nast.

zdarzył się na Filipinach, kiedy to samolot na trasie do Manili, po eksplozji bomby, rozbił się i wpadł do morza, powodując śmierć kilkunastu osób. Powodem zamachu była chęć zamordowania pasażera przebywającego na pokładzie samolotu. Inny przypadek zdarzył się w tymże roku w Kanadzie, gdy w pasażerskim luku bagażowym podczas lądowania samolotu wybuchła bomba. Podobne incydenty zdarzyły się w 1972 roku w Hongkongu i Zjednoczonych Emiratach Arabskich. Jednym z głośniejszych wypadków była katastrofa w 1983 roku w Lockerby samolotu PanAma lecącego z Londynu do Nowego Jorku, podczas której zginęło 259 pasażerów i członków załogi. Przyczyną katastrofy było podłożenie przez agentów libijskich plastikowej substancji wybuchowej – semtexu[86].

W sierpniu 1973 roku dwóch uzbrojonych mężczyzn otworzyło ogień na międzynarodowym lotnisku w Atenach, w wyniku czego śmierć poniosły cztery osoby, a 55 zostało ciężko rannych. W 1985 roku eksplodowała bomba na parkingu w porcie lotniczym w Peru; w tym samym czasie podobny incydent zdarzył się na lotnisku w Rzymie – do ataku przyznała się Organizacja Wyzwolenia Palestyny. W latach 1973–1985 takich przypadków z tysiącami rannych i zabitych zanotowano 36. Trzeba zauważyć, iż wraz ze wzrostem techniki i technologii lotnictwa rozwijają się też metody i sposoby dokonywania aktów terrorystycznych przeciw komunikacji powietrznej.

Kiedy 11 września 2001 roku, po raz pierwszy w historii lotnictwa w Nowym Jorku statki powietrzne, wraz z pasażerami i załogą, zostały użyte jako środek do masowej katastrofy (wskutek której śmierć poniosło około 3 tys. ludzi na ziemi), wśród specjalistów zajmujących się walką z terrorem lotniczym i odszkodowaniami nasiliły się dyskusje na temat możliwości wykorzystania istniejących i zawarcia nowych porozumień międzynarodowych, które zapobiegłyby takim zbrodniom i pozwoliły zachować bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego. Wiele państw po 11 września zaostrzyło środki chroniące nie tylko ich porty lotnicze, ale i statki powietrzne przed aktami bezprawnej ingerencji (ang. *unlawful interference*). Ochrona przed takimi czynami (ang. *security*) koncentrowała się nie tylko na prześwietlaniu bagażu pasażerskiego (zakup profesjonalnego sprzętu i wyposażenia), ale także i na innych metodach, stosowanych na pokładzie statku powietrznego (np. nowa technologia produkcji drzwi do cockpitu czy umożliwienie posiadania przez dowódcę statku powietrznego broni palnej).

Mimo stosowania wielu zabezpieczeń w roku 2002 zanotowano aż 22 incydenty terrorystyczne, wśród nich były: dwa bezprawne przejęcia statku powietrznego, 6 usiłowań takich przejęć, 8 ataków terrorystycznych, 2 usiłowania ataków, jeden atak podczas lotu, dwa akty sabotażu i jeden akt bezprawnej ingerencji przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego[87].

---

[86] I.R. Abeyratne Ruwantissa, *Aviation security – legal and regulatory aspects*, s. 102–105.
[87] *The World of Civil Aviation 2002–2005*, ICAO, s. 68 i nast..

4.2. Próby stworzenia międzynarodowej konwencji dotyczącej prewencji i karania terrorystów

Próby stworzenia międzynarodowej konwencji do walki z terroryzmem miały miejsce jeszcze przed wybuchem drugiej wojny światowej. Była to reakcja na zamordowanie króla Jugosławii Aleksandra I podczas wizyty we Francji w 1934 roku. Komitet Ekspertów Ligi Narodów opracował projekt konwencji, a następnie przedstawił go na konferencji w Genewie w 1937 roku. Dalsze prace legislacyjne przerwała jednak wojna.

Kolejne starania w kierunku stworzenia przepisów o bezpieczeństwie żeglugi powietrznej lotnictwa cywilnego podjęto na konferencji w Chicago w końcu 1944 roku. Artykuł 25 konwencji chicagowskiej stwierdzał, że „(...) *każde umawiające się państwo zobowiązuje się do zapewnienia takich środków pomocy statkom powietrznym w niebezpieczeństwie na jego terytorium, jakie uzna za możliwe w praktyce oraz do zezwolenia, z zastrzeżeniem kontroli swoich własnych władz, właścicielom statków powietrznych lub władzom państwa, w którym dany statek powietrzny jest zarejestrowany, na udzielenie takich środków pomocy, jakich wymagają okoliczności. Każde umawiające się państwo, podejmując poszukiwania zaginionego statku powietrznego, będzie brać udział w stosowaniu skoordynowanych środków, jakie mogą być co pewien czas zalecane na podstawie niniejszej konwencji (...)". Konwencja jednakże (ani późniejsze zalecenia ICAO) nie definiuje pojęć „statek powietrzny w niebezpieczeństwie" i „cywilny statek powietrzny" (do którego zastosowanie ma konwencja). Z drugiej jednak strony w artykule 3 d konwencja stanowi, iż „(...) umawiające się państwa zobowiązują się, przy ustalaniu przepisów dotyczących swoich państwowych statków powietrznych, mieć na względzie bezpieczeństwo żeglugi statków powietrznych cywilnych (...)" W artykule 4 konwencji mówi się o tym, iż „(...) każde umawiające się państwo zgadza się na nieużywanie lotnictwa cywilnego do jakichkolwiek celów sprzecznych z celami niniejszej konwencji".*

Innym międzynarodowym aktem przeciwko aktom terroru jest konwencja genewska o morzu pełnym z 1958 roku[88]. Dotyczyła ona najwcześniejszej formy, pod jaką pojawiał się terroryzm, tj. piractwa: była to m.in. pierwsza próba zdefiniowania piractwa morskiego i powietrznego. Konwencja w artykule 15 określa piractwo jako: „1) *wszelki nielegalny akt gwałtu, zatrzymania lub wszelki rabunek dokonany dla celów osobistych przez załogę lub pasażerów prywatnego statku lub samolotu i skierowany: na pełnym morzu przeciwko innemu statkowi lub samolotowi, albo przeciwko osobom lub mieniu na pokładzie takiego statku lub samolotu; przeciwko statkowi, samolotowi, osobom lub mieniu w miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa, 2) wszelkie akty dobrowolnego uczestnictwa w korzystaniu ze statku lub samolotu, o ile ten, który ich dokonuje, ma świadomość faktów, nadających temu statkowi lub samolotowi charakter piracki, 3) wszelka akcja mająca na*

[88] *Konwencja o morzu pełnym z dnia 29 kwietnia 1958 r.*, DzU z 1963 r., nr 33, poz. 187.

celu podżeganie do popełnienia czynów określonych w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu albo świadomie podjęta w celu ich ułatwienia (...)". Artykuł 19 konwencji dawał możliwość sprawowania jurysdykcji państwa nad przechwyconym statkiem pirackim: „(...) *każde państwo może zająć statek lub samolot piracki, albo statek pochwycony na skutek aktów piractwa i pozostający w mocy piratów oraz zatrzymać osoby i zająć mienie znajdujące się na pokładzie wymienionego statku lub samolotu, na pełnym morzu lub w każdym innym miejscu nie podlegającym jurysdykcji żadnego państwa. Sądy państwa, które dokonało zajęcia, mogą orzekać w zakresie wymiaru kar, jak również o środkach, jakie należy podjąć wobec statków, samolotów lub mienia z uwzględnieniem praw osób trzecich działających w dobrej wierze* (...)". Paradoks polega jednak na tym, iż pojęcie terroryzmu powietrznego nie zawsze jest zgodne z definicją zawartą w artykule 15 konwencji genewskiej, chociażby z tego względu, iż większość powietrznych aktów terrorystycznych może powstać w wyniku zastraszenia, o którym artykuł 15 nie stanowi.

4.3. Konwencja tokijska z 1963 roku

Pierwsza konwencja (stworzona pod auspicjami ICAO) w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładach statków powietrznych została podpisana 14 września 1963 roku w Tokio. Konwencja mogła wejść w życie po złożeniu dokumentów ratyfikacyjnych przez 12 państw (art. 21). Proces ratyfikacji konwencji był dosyć powolny, z uwagi na rywalizację państw zachodnich z ZSRR i ich sojusznikami (stąd seria porwań samolotów w latach 60. o charakterze politycznym), a także problemy natury prawnej w wielu państwach. Stronami konwencji tokijskiej są obecnie 173 państwa. Konwencję przyjęła też Polska w styczniu 1971 roku (z zastrzeżeniem art. 24 ust. 1 konwencji)[89]. W polskim kodeksie karnym z 1997 roku zamieszczono przepisy (art. 166) stanowiące, iż „(...) *kto, stosując podstęp albo gwałt na osobie lub groźbę bezpośredniego użycia takiego gwałtu, przejmuje kontrolę nad statkiem wodnym lub powietrznym, podlega karze pozbawienia wolności od lat 2 do 12. Kto, działając w sposób określony w § 1, sprowadza bezpośrednie niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia wielu osób, podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 3. Jeżeli następstwem czynu określonego w § 2 jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób, sprawca podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 5, albo karze 25 lat pozbawienia wolności*"[90]. Można więc uznać, że konwencyjny wymóg surowego karania jest w ten sposób przez polskiego ustawodawcę zrealizowany.

Konwencja nie ma zastosowania wobec statków powietrznych używanych do celów wojskowych, celnych czy policyjnych (bardzo często na świecie cywilne

[89] *Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych z dnia 14 września 1963 r.*, DzU z 1971 r., nr 71, poz. 147.

[90] *Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny*, DzU 1997 r., nr 88, poz. 553 z późn. zm.

statki powietrzne wykorzystywane są do przewozu wojska czy jego wyposażenia, np. broni). Ustala ona generalną zasadę, że państwo, w którym zarejestrowany jest statek powietrzny, jest kompetentne do wykonywania jurysdykcji wobec przestępstw popełnionych na pokładzie. Poza zagadnieniami jurysdykcji konwencja tokijska zajmuje się szerokim wachlarzem innych problemów, jak na przykład uprawnieniami dowódcy statku powietrznego, a także bezprawnym zawładnięciem statku powietrznego. Wedle artykułu 1 konwencję stosuje się do przestępstw przewidzianych w prawie karnym i czynów, które niezależnie od tego, czy są przestępstwami, mogą narażać na niebezpieczeństwo statek powietrzny, osoby albo mienie znajdujące się na pokładzie.

Konwencję, z zastrzeżeniem rozdziału trzeciego (art. 5–10) stosuje się do przestępstw lub czynów popełnionych przez osobę na pokładzie statku powietrznego zarejestrowanego w umawiającym się państwie w czasie, gdy statek ten znajduje się w locie bądź nad powierzchnią pełnego morza, lub obszaru leżącego poza terytorium jakiegokolwiek państwa. Podobnie jak w konwencji rzymskiej z 1952 roku określono, kiedy statek powietrzny jest w locie i zaznaczono, że konwencji nie stosuje się do samolotów wojskowych, celnych lub policyjnych. Artykuł 3 stwierdza, iż państwo, w którym zarejestrowano statek powietrzny, jest właściwe do wykonywania jurysdykcji w sprawach o przestępstwa i czyny popełnione na pokładzie. Konwencja jednakże nie wyklucza jurysdykcji karnej, wykonywanej zgodnie z prawem wewnętrznym. Artykuł 4 wspomina o tym, iż umawiające się państwo (niebędące „państwem rejestracji") nie może przeszkodzić w kontynuowaniu lotu przez statek powietrzny w celu wykonania jurysdykcji karnej w stosunku do przestępstwa popełnionego na pokładzie, z wyjątkiem gdy:

a) przestępstwo wywarło skutek na terytorium tego państwa,

b) przestępstwo zostało popełnione przez obywatela tego państwa lub w stosunku do takiego obywatela albo osoby posiadającej stałe miejsce zamieszkania w tym państwie,

c) przestępstwo narusza bezpieczeństwo tego państwa,

d) przestępstwo stanowi naruszenie jakichkolwiek reguł lub przepisów dotyczących lotu, lub manewrowania statkiem powietrznym, obowiązujących w tym państwie,

e) wykonanie tej jurysdykcji jest konieczne w celu zapewnienia poszanowania jakiegokolwiek zobowiązania tego państwa, wynikającego z wielostronnej umowy międzynarodowej.

Artykuł 6 przewiduje sytuację, gdy dowódca statku powietrznego ma uzasadnione podstawy przypuszczać, że dana osoba popełniła lub usiłuje popełnić na pokładzie statku powietrznego przestępstwo. Może on wtedy zastosować w stosunku do tej osoby „rozsądne" środki, łącznie ze środkami przymusu, które są konieczne w celu:

a) zagwarantowania bezpieczeństwa statku powietrznego, osób albo mienia znajdujących się na pokładzie,

b) utrzymania porządku i dyscypliny na pokładzie,

c) wydania danej osoby właściwym władzom lub wydalenia jej ze statku.

Dowódca statku powietrznego może zażądać pomocy innych członków załogi lub upoważnić pasażerów do jej udzielenia, a następnie powinien, w jak najkrótszym czasie (jeżeli jest to możliwe – przed wylądowaniem) powiadomić władze danego państwa o obecności na pokładzie osoby, wobec której zastosowano środki przymusu (art. 8). Jeżeli dowódca statku powietrznego ma uzasadnione podstawy przypuszczać, że osoba popełniła na pokładzie statku powietrznego czyn, który w jego opinii stanowi ciężkie przestępstwo (przewidziane w prawie karnym państwa rejestracji statku), może wydać daną osobę właściwym władzom każdego umawiającego się państwa, na którego terytorium ląduje statek powietrzny (przedtem powinien władze te powiadomić). Dowódca przekazuje władzom dowody i informacje, które zgodnie z prawem państwa rejestracji znajdują się legalnie w jego posiadaniu. Jeżeli dowódca kierujący załogą działał zgodnie z przewidzianymi postanowieniami konwencji, nie może być pociągnięty do odpowiedzialności za szkodę poniesioną przez osobę, w stosunku do której zastosowano środki przymusu (art. 9, 10). Rozdział czwarty konwencji zatytułowany „Bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym" składa się tylko z jednego artykułu i nie zawiera pełnej definicji tego przestępstwa (art. 11). Zapowiada on, że umawiające się państwa podejmą wszelkie stosowne środki w celu przywrócenia, lub utrzymania kontroli nad statkiem powietrznym przez jego prawowitego dowódcę. Każde umawiające się państwo, w którym statek powietrzny wyląduje, zezwoli pasażerom i załodze tego statku na kontynuowanie ich podróży oraz zwróci osobom uprawnionym statek powietrzny i jego ładunek. Konwencja tokijska wymienia tu trzy możliwości:

1) gdy zawładnięcie statkiem powietrznym zostało dokonane – umawiające się państwo ma przywrócić kontrolę statku jego prawowitemu dowódcy;

2) gdy usiłowano lub usiłuje się dokonać zawładnięcia statkiem powietrznym – dowódca może zwrócić się do umawiającego się państwa o pomoc w przywróceniu, lub zabezpieczeniu jego kontroli nad statkiem powietrznym;

3) gdy usiłowanie zawładnięcia statkiem powietrznym ma zostać dokonane – dowódca ma prawo zwrócić się do umawiającego się państwa o pomoc w zabezpieczeniu jego kontroli nad statkiem powietrznym.

Uprowadzenie statków powietrznych (popełnione wewnątrz statku powietrznego i skierowane przeciw osobom znajdującym się w nim) – tzw. hijacking, jest terminem angielskim, Amerykanie określają to mianem „highway robbery", czyli rabunek popełniony na drodze publicznej lub w pobliżu. W praktyce ten ostatni termin zaczęto stosować powszechnie dla określenia rabunku przy użyciu siły lub przez zastraszenie. Bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym (pojęcie bardziej ogólne i złożone) nie może być w wielu przypadkach traktowane jako akt piractwa[91].

Artykuł 12 udziela kapitanowi prawa do wysadzenie każdej osoby, a każde umawiające się państwo jest obowiązane przyjąć osobę, którą dowódca statku powietrznego wydaje (art. 13). Gdy państwo zatrzymało osobę, powiadamia nie-

[91] Z. Galicki, *Bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym...*, op. cit., s. 114–115.

zwłocznie o tym zatrzymaniu, jak i o okolicznościach, które je usprawiedliwiają, państwo rejestracji statku powietrznego, państwo którego zatrzymana osoba jest obywatelem, a także, jeżeli uzna to za wskazane, wszystkie inne zainteresowane państwa. Artykuł 14 umożliwia wydalenie osoby do państwa, którego ta osoba jest obywatelem lub w którym stale zamieszkuje albo do państwa, na którego terytorium rozpoczęła swoją podróż lotniczą. Jeżeli osoba chce kontynuować swoją podróż, może udać się w tą podróż tak szybko, jak tylko będzie to możliwe, w kierunku zgodnym ze swoim wyborem, chyba że jej obecność jest wymagana (w myśl prawa państwa lądowania) w celach postępowania karnego lub ekstradycji (art. 15).

Niewątpliwą usterką konwencji jest brak obowiązku ekstradycji osób, które dokonywały, usiłowały lub zamierzały dokonać aktu bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym. Jednak artykuł 16 stwierdza, iż przestępstwa popełnione na pokładzie statku powietrznego, zarejestrowanego w umawiającym się państwie, uważane są za popełnione nie tylko w miejscu, w którym się wydarzyły, lecz także na terytorium państwa rejestracji statku powietrznego. Zagadnienia ekstradycji zostały sprowadzone do odpowiednich umów dwustronnych, które nie zawsze poszczególni sygnatariusze konwencji tokajskiej zawarli ze sobą[92]. Drugą słabością konwencji jest brak podstawy dla określenia bezprawności „hijackingu" w świetle prawa międzynarodowego. Konwencja nie wprowadza pojęcia bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym jako przestępstwo *iuris gentium*; brak też terminu sabotaż [93]. Uznanie bezprawności tego czynu, które jest podstawą stosowania odpowiednich postanowień konwencji, opiera się nie na prawie międzynarodowym, ale na przepisach wewnętrznych poszczególnych państw. Pozostają też kwestie do uregulowania przez samych przewoźników związane ze: szkoleniem personelu w zakresie zastosowania konwencji tokijskiej, spożywaniem alkoholu czy wnoszeniem środków odurzających przez pasażerów na pokład samolotu, co często bywa przyczyną zachowań graniczących z przestępczymi.

W zakresie nie objętym konwencją tokijską i w kwestiach przez nią nie unormowanych stosuje się prawa wewnętrzne poszczególnych państw (patrz rozdział 7.2).

4.4. Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, Haga 1970 rok

W 1969 roku Zgromadzenie Ogólne ONZ przyjęło rezolucję wzywającą państwa do opracowania skutecznych środków prawnych przeciwko wszelkiego rodzaju aktom bezprawnego zakłócenia, zawładnięcia lub innego przestępczego działania wobec cywilnego statku powietrznego w locie. Zalecono państwom członkowskim, aby przestrzegały zasady karania osób, które dopuściły się takich czynów. Rezolucja domagała się także pełnego poparcia dla wysiłków ICAO,

[92] I.R. Abeyratne Ruwantissa, *Aviation Security...*, op. cit., s. 152.
[93] Z. Galicki, op. cit., s. 115–116.

zmierzających do szybkiego przygotowania i zastosowania konwencji, stwierdzającej, że bezprawne uprowadzenie cywilnego statku powietrznego jest przestępstwem. ONZ wezwała ponadto państwa członkowskie do ratyfikacji lub przystąpienia do konwencji tokijskiej. W tej sytuacji wielkie organizacje międzynarodowe, jak ICAO, INTERPOL (Międzynarodowa Komisja Policji Kryminalnych), czy IATA zajęły się niezwłocznie sprawami terroru. I tak np. w wyniku uchwał IATA przyjęto projekt ochrony lotnisk i wprowadzenia urządzeń umożliwiających wykrywanie obecności broni i środków wybuchowych. W czerwcu 1969 roku Stowarzyszenie Prawa Międzynarodowego powołało Międzynarodową Komisję do spraw Piractwa Morskiego i Powietrznego, która zajęła się przede wszystkim zagadnieniami uchodźców politycznych[94]. W rezultacie w rok później (16 grudnia 1970 r.) w Hadze powstała konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi[95]. W preambule konwencji podkreślono, że bezprawne akty uprowadzenia statku powietrznego lub wykonywania nad nim kontroli zagrażają bezpieczeństwu osób i majątku, poważnie zakłócają wykonywanie usług lotniczych, podważają zaufanie ludzi na całym świecie do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego oraz wywołują poważne zaniepokojenie opinii światowej. Celem konwencji jest ustanowienie odpowiednich środków karania przestępców w celu zapobiegania popełnianiu tego rodzaju czynów[96]. Stronami konwencji są 174 państwa, w tym Polska, która podpisała ją 12 lutego 1972 roku z zastrzeżeniem do postanowień art. 12, ust.1.

Artykuł 1 konwencji stwierdza, iż każda osoba, która w czasie lotu na pokładzie statku powietrznego bezprawnie, przemocą lub groźbą użycia przemocy, lub w każdej innej formie zastraszania dokonuje zawładnięcia statkiem powietrznym, lub przejęcia nad nim kontroli, albo też usiłuje popełnić taki czyn, lub współdziała z osobą, która popełniła lub usiłuje popełnić taki czyn, popełnia przestępstwo. Istotnymi elementami przyjętej koncepcji przestępstwa są zatem:

– użycie przemocy psychicznej lub fizycznej, względnie groźba jej zastosowania lub też zastosowanie jakiejkolwiek innej formy zastraszenia. Jest przy tym obojętne, jakimi środkami posługuje się dana osoba; czy takimi, które stwarzają rzeczywiste zagrożenie, np. broń palna, materiały wybuchowe itp., czy też takimi, które stwarzają jedynie usprawiedliwione w danych okolicznościach przekonanie o istnieniu takiego zagrożenia, np. użycie imitacji broni palnej lub materiałów wybuchowych;

– bezpośredni zamiar (cel) zachowania się danej osoby, polegający na zawładnięciu samolotem lub wykonywaniu nad nim kontroli w celu skierowania go do innego miejsca aniżeli to, które przewidziane jest w jego rozkładzie lotu;

---

[94] J. Rajski, op. cit., s. 689–690.

[95] *Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi* (DzU z 1972 r., nr 72, poz. 181).

[96] J. Rajski, *Konwencja haska o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi*, „Państwo i Prawo" 1971, nr 5, s. 710.

– czyny, o których mowa (także usiłowanie ich dokonania oraz udzielenie pomocy) muszą być popełnione na pokładzie (wewnątrz) statku powietrznego, znajdującego się w locie.

Artykuł 2 zobowiązuje każde umawiające się państwo do uznania przestępstwa bezprawnego uprowadzenia cywilnego statku powietrznego za podlegające surowej karze (konwencja nie precyzuje jednak jakiej). Konwencja wyklucza możliwość uznania omawianych przestępstw za przestępstwa o charakterze politycznym, z czym łączy się wykluczenie możliwości udzielenia sprawcom azylu politycznego.

Konwencja haska przyjęła bardzo szerokie określenie pojęcia samolotu znajdującego się w locie (ten zapis dotyczy też statków powietrznych cywilnych użytych do celów wojskowych). Określenie przyjęte w tej konwencji jest szersze od proponowanego w jej projekcie i przyjętego w konwencji tokijskiej, według których samolot znajduje się w ruchu dopiero z chwilą zastosowania siły napędowej w celu wystartowania, aż do chwili ukończenia lądowania. Zakresem konwencji objęto też przypadki rozpoczęcia przestępczego działania przed wystartowaniem lub po wylądowaniu samolotu. Ustalono m.in., że statek powietrzny jest w locie od chwili, gdy załadowanie zostało zakończone i wszystkie drzwi zewnętrzne zostały zamknięte, aż do chwili, gdy jedne z tych drzwi zostały otwarte w celu wyładowania. Konwencja haska jednak, podobnie jak tokijska nie dotyczy aktów sabotażu (rozpoczętych na ziemi). Konwencję stosuje się tylko wtedy, gdy miejsce startu lub miejsce rzeczywistego lądowania statku powietrznego, na którego pokładzie przestępstwo zostało popełnione jest położone poza terytorium państwa rejestracji tego statku powietrznego, niezależnie od tego, czy statek powietrzny wykonuje lot krajowy czy międzynarodowy (art. 3). Konwencja przyjęła jednolite zasady, w oparciu o które można ustalić, władze jakiego państwa właściwe są do prowadzenia postępowania karnego w omawianych sprawach. Artykuł 4 wspomina o środkach, jakie będą konieczne dla ustanowienia jurysdykcji w sprawach o przestępstwo oraz o każdy inny czyn z użyciem przemocy w stosunku do pasażerów lub załogi, popełniony przez domniemanego sprawcę przestępstwa:

– gdy przestępstwo zostało popełnione na pokładzie statku powietrznego zarejestrowanego w tym państwie;

– gdy statek powietrzny, na pokładzie którego przestępstwo zostało popełnione, ląduje na jego terytorium z domniemanym sprawcą przestępstwa znajdującym się na pokładzie;

– gdy przestępstwo zostało popełnione na pokładzie statku powietrznego czarterowanego bez załogi dzierżawcy, którego główne miejsce działalności (a w przypadku braku takiego miejsca – jego stałe miejsce pobytu) znajduje się w tym państwie.

Konwencja haska nie wyłącza jurysdykcji karnej, wykonywanej zgodnie z przepisami prawa wewnętrznego (ust. 3). Konwencja nakłada na każde uczestniczące w niej państwo (na którego obszarze znajduje się przestępca, lub przypuszczalny przestępca) obowiązek zapewnienia jego aresztowania lub podjęcia jakichkolwiek innych środków w celu uniemożliwienia mu ucieczki. Jeżeli, wedle artykułu 6, umawiające się państwo, na terytorium którego znajduje się sprawca lub domnie-

many sprawca przestępstwa uzna, że okoliczności to usprawiedliwiają, może zatrzymać taką osobę lub podjąć inne środki przymusu. Powinno być to zgodne z prawem danego państwa i może trwać jedynie przez okres konieczny dla przeprowadzenia postępowania karnego lub dokonania ekstradycji. Państwo to winno przystąpić niezwłocznie do przeprowadzenia dochodzenia wstępnego, mającego na celu ustalenie faktów. Każdej osobie zatrzymanej przysługuje prawo natychmiastowego porozumienia się z najbliższym właściwym przedstawicielem państwa, którego jest ona obywatelem. Jeżeli państwo, na terytorium którego znajduje się domniemany sprawca nie wydaje go, zobowiązane jest bez żadnego wyjątku oraz bez względu na to, czy przestępstwo zostało popełnione na jego terytorium, przedłożyć sprawę właściwym władzom w celu przeprowadzenia postępowania karnego. Władze te podejmować będą swoje decyzje zgodnie z prawem wewnętrznym (art. 7).

Zagadnienie ekstradycji sprawców uprowadzeń samolotów stanowiło jeden z najważniejszych punktów obrad konferencji haskiej. W toku dyskusji zarysowały się poważne rozbieżności w stanowiskach rozmaitych państw. Niektóre z nich, w tym Polska i ZSRR proponowały wprowadzenie do konwencji zasady obligatoryjnej ekstradycji porywaczy do państwa rejestracji uprowadzonego przez nich samolotu; większość delegacji uzależniała ekstradycję od decyzji władz zainteresowanego państwa. USA zajmowały bardziej elastyczne stanowisko, początkowo proponując przyjęcie zasady ekstradycji podejrzanego do państwa rejestracji samolotu, opartej na postanowieniach konwencji, przy uwzględnieniu możliwości odmowy tylko z przyczyn przewidzianych w wiążącej zainteresowane państwa umowie dotyczącej ekstradycji lub w prawie państwa wydającego[97]. Państwo, które uzależnia wydanie przestępcy od istnienia umowy międzynarodowej, w przypadku otrzymania wniosku o ekstradycję od państwa, z którym nie zawarło takiej umowy, może według swego uznania uważać konwencję za podstawę prawną ekstradycji. Państwa, które nie uzależniają ekstradycji od istnienia odpowiedniej umowy międzynarodowej, będą uznawały omawiane przestępstwa za podlegające reżimowi ekstradycji, zgodnie z warunkami przewidzianymi w prawie państwa wydającego. Uprawnionymi do wystąpienia z żądaniami ekstradycji są państwa, których władze zgodnie z art. 4, ust. 1 konwencji mogą być właściwe do rozpoznania danej sprawy. Powyższe rozwiązanie zagadnień ekstradycji wprawdzie nie zapewnia obligatoryjnego wydania przestępcy do państwa rejestracji samolotu, niemniej stwarza w tej materii szereg udogodnień z jurydycznego punktu widzenia i zapewnia ułatwienie ekstradycji pomiędzy państwami uczestniczącymi w konwencji. Jest to jak gdyby fikcja prawna, iż dla celów ekstradycji przestępstwo traktowane jest tak, jak gdyby popełnione zostało nie tylko w miejscu, w którym zostało popełnione w rzeczywistości, ale także na terytorium państw, które mają prawo wykonywać swoją jurysdykcję w sprawach przestępstwa. W związku z tym państwo rejestracji statku powietrznego jest tylko jednym z państw, które ma prawo domagać się ekstradycji przestępcy.

[97] J. Rajski, op. cit., s. 714; I.R. Abeyratne, op. cit., s. 156 i następne.

Artykuł 9 stanowi, że jeżeli popełniono czyn przestępczy, to umawiające się państwa podejmują wszelkie środki dla przywrócenia prawowitego dowódcy lub utrzymania kontroli nad statkiem powietrznym. Artykuł 10 wspomina o pomocy prawnej państw w postępowaniu karnym prowadzonym w związku z przestępstwem. Zgodnie z powszechnie przyjętymi zasadami, właściwe jest tu prawo państwa, które takiej pomocy udziela. Równocześnie podkreślono priorytet dwustronnych i wielostronnych umów międzynarodowych zawartych przez państwa uczestniczące w konwencji w odniesieniu do wzajemnego udzielenia pomocy sądowej w sprawach karnych. Wszystkie państwa uczestniczące w konwencji, zgodnie z artykułem 11, mają obowiązek przekazywania, zgodnie z przepisami własnego prawa, Radzie ICAO informacji dotyczących m.in. okoliczności popełnienia przestępstwa uprowadzenia cywilnego statku powietrznego, środków powziętych w celu zapewnienia ochrony pasażerom, środków podjętych w stosunku do sprawcy lub przypuszczalnego sprawcy powyższego czynu, w szczególności informacji dotyczących wyników jakiegokolwiek postępowania ekstradycyjnego, lub jakiegokolwiek innego postępowania sądowego. Konwencja przewiduje formę arbitrażową rozstrzygania sporów powstałych między państwami w zakresie wykładni i stosowania ich przepisów, których nie da się usunąć w drodze negocjacji. Wniosek o poddanie rozstrzygnięcia takiej sprawy arbitrażowi może złożyć każde z państw. Jeżeli strony w ciągu 6 miesięcy od chwili zgłoszenia powyższego żądania nie będą w stanie uzgodnić organizacji arbitrażu, każda z nich może wnieść sprawę do Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości.

Konwencja miała wejść w życie po ratyfikacji 10 państw. Przyjęto przy tym tzw. klauzulę trzech depozytariuszy, którymi zgodnie z art. 13, ust. 2 są rządy USA, Wielkiej Brytanii i ZSRR. W ten sposób, po raz pierwszy w historii międzynarodowych konferencji dyplomatycznych o ogólnoświatowym zasięgu, rozwiązana została sprawa powszechnego dostępu wszystkich państw do wielostronnej konwencji międzynarodowej. Na szczególną uwagę zasługuje fakt, iż konwencja została nieomal jednogłośnie przyjęta (patrz tabela 1).

Znaczenie konwencji polega przede wszystkim na stworzeniu międzynarodowych norm prawnych, umożliwiających skuteczne zwalczanie przestępczości uprowadzania cywilnych statków powietrznych. Zapewnia ona powszechne ściganie i surowe karanie takich przestępców na obszarze wszystkich państw członkowskich, niezależnie od miejsca popełnienia przestępstwa. Wprowadza element pewności surowego karania, pozbawiając porywaczy jakichkolwiek iluzji bezkarności, czy też łagodnego ukarania. Wyklucza możliwość azylu od ścigania i karania. Należy uznać, że jej podstawowy cel – surowe ukaranie sprawcy uprowadzenia samolotu został osiągnięty. Państwo, na którego obszarze znalazł się porywacz, powinno według swego wyboru wydać go państwu żądającemu ekstradycji albo surowo ukarać we własnym zakresie[98].

Mimo wejścia w życie konwencji haskiej pozostaje nadal pilna potrzeba rozszerzenia efektywnego działania konwencji tokijskiej. Konwencja tokijska dotyczy

[98] J. Rajski, op. cit., s. 717–719.

przecież nie tylko „*hijackingu*", lecz również innych przestępstw i czynów zagrażających bezpieczeństwu statku powietrznego. W zakresie zwalczania i zapobiegania aktom bezprawnego zawładnięcia konwencja tokijska zawiera ponadto pewne postanowienia (których brak jest w konwencji haskiej), m.in. dotyczące uprawnień dowódcy statku, załogi i pasażerów. Tak więc dopiero łączne stosowanie tych konwencji może dać pozytywne skutki[99].

4.5. Konwencja montrealska o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego – 1971 rok

23 września 1971 roku w Montrealu podpisano konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego[100]. Obecnie stronami konwencji jest 175 państw (w tym Polska). W artykule 1 ustawodawca wymienia szeroki wachlarz czynów uznanych przez konwencję za przestępstwo. Popełnia je ten, kto:

a) dokonuje aktu przemocy wobec osoby znajdującej się na pokładzie statku w locie (osoba popełniająca przestępstwo nie musi znajdować się na pokładzie tego samolotu), jeżeli czyn ten może zagrażać bezpieczeństwu tego statku powietrznego (w tym np. umieszczenie trucizny w napoju serwowanym na pokładzie samolotu);

b) niszczy statek będący w służbie lub powoduje jego uszkodzenie, które czyni go niezdolnym do lotu lub które może stworzyć zagrożenie jego bezpieczeństwa w locie;

c) umieszcza lub powoduje umieszczenie w jakikolwiek sposób na statku, będącym w służbie, urządzeń lub substancji, które mogą ten statek zniszczyć albo spowodować jego uszkodzenie czyniące go niezdolnym do lotu lub mogące stworzyć zagrożenie jego bezpieczeństwa w locie;

d) niszczy lub uszkadza lotnicze urządzenia nawigacyjne lub zakłóca ich działanie, jeżeli czyn taki może zagrozić bezpieczeństwu statku powietrznego w locie;

e) przekazuje informacje, o których wie, że są fałszywe, stwarzając w ten sposób zagrożenie bezpieczeństwa statku powietrznego w locie.

Surowo karane są również osoby współdziałające z przestępcą. W przeciwieństwie do konwencji haskiej brak jest w konwencji montrealskiej jednolitego określenia miejsca, w którym są popełniane przestępstwa będące przedmiotem umowy. Z drugiej strony rozszerzono pojęcie terminu „w locie" na przypadki przymusowego lądowania, pobytu w hangarze, czy postoju. Konwencja montrealska wprowadza nowe pojęcie statku „w służbie" (*in service*) – stosowane jako kryterium czasowe takich przestępstw, jak zniszczenie lub uszkodzenie samolotu albo umiesz-

---

[99] Z. Galicki, *Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi*, „Sprawy Międzynarodowe" 1971, nr 12, s. 87 i nast.

[100] *Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego* (DzU z 1976, nr 76).

czenie w nim powodujących takie skutki urządzeń lub substancji; w artykule 2 dodano wyjaśnienie, iż statek powietrzny jest w służbie od chwili, w której personel naziemny lub załoga rozpoczyna przygotowywanie go do określonego lotu, aż do upływu 24 godzin po każdym lądowaniu. Artykuł 4 stanowi, że konwencję stosuje się niezależnie od tego, czy statek powietrzny wykonuje lot międzynarodowy, czy krajowy, gdy miejsce startu lub lądowania statku powietrznego położone jest poza terytorium państwa rejestracji tego statku powietrznego albo przestępstwo zostało popełnione na terytorium państwa innego niż państwo rejestracji statku powietrznego. Podstawowe zasady dotyczące karania, jurysdykcji oraz ekstradycji sprawców przestępstwa, zawarte w konwencji montrealskiej, są mniej więcej takie same jak w konwencji haskiej. Nowy akt usiłuje – podobnie jak konwencja haska – ustanowić w sprawach przestępstw, do których ma zastosowanie, jurysdykcję o charakterze uniwersalnym. W związku z tym państwo, na którego terytorium przestępstwo zostało popełnione lub na którego terytorium ląduje statek powietrzny z domniemanym przestępcą na pokładzie, powinno podjąć wszelkie środki w celu ustanowienia swej jurysdykcji. I tym razem żadnemu z państw nie przyznano priorytetu jurysdykcji ani też nie wykluczono żadnej jurysdykcji karnej wykonywanej zgodnie z ustawodawstwem wewnętrznym. Konwencja montrealska powtarza więc kompromisowe rozwiązania konwencji haskiej w sprawie ścigania i ekstradycji przestępców[101].

W artykule 5 stwierdza się, że każde państwo umawiające się podejmuje takie środki, jakie będą konieczne do ustanowienia jego jurysdykcji w następujących przypadkach:

- gdy przestępstwo zostało popełnione na terytorium tego państwa;
- gdy przestępstwo zostało popełnione przeciwko statkowi powietrznemu zarejestrowanemu w tym państwie lub na pokładzie takiego statku powietrznego;
- gdy statek powietrzny, na pokładzie którego przestępstwo zostało popełnione, ląduje na jego terytorium z domniemanym sprawcą przestępstwa znajdującym się jeszcze na pokładzie;
- gdy przestępstwo zostało popełnione przeciwko statkowi powietrznemu, lub na pokładzie statku powietrznego wydzierżawionego bez załogi osobie, której główna siedziba przedsiębiorstwa (a w przypadku braku takiej siedziby miejsca jej stałego pobytu) znajduje się w tym państwie.

Artykuł 7 stanowi, że jeżeli umawiające się państwo, na terytorium którego znajduje się domniemany sprawca przestępstwa, nie wydaje go, jest ono zobowiązane, bez żadnego wyjątku oraz bez względu na to, czy przestępstwo zostało popełnione na jego terytorium, przedłożyć sprawę właściwym władzom w celu przeprowadzenia postępowania karnego (nie jest to jednak przepis obligatoryjny, stąd zarzut wobec konwencji, iż postanowienia jej nie muszą być stosowane).

---

[101] L. Łukasik, *Prawnomiędzynarodowe środki zwalczania terroryzmu powietrznego*, „Sprawy Międzynarodowe" 1973, nr 7–8, s. 130–131.

Artykuł 8 dotyczy ekstradycji – jest to dokładne powtórzenie artykułu 8 konwencji haskiej. Za przestępstwa uzasadniające ekstradycję uznaje się przestępstwa włączone do wszystkich umów ekstradycyjnych już zawartych (bądź planowanych) między umawiającymi się państwami. Jeżeli umawiające się państwo, które uzależnia ekstradycję od istniejącej umowy, otrzyma wniosek o ekstradycję od innego państwa umawiającego się, z którym nie ma umowy ekstradycyjnej, może na mocy własnej decyzji uznać konwencję za podstawę prawną ekstradycji. Umawiające się państwa, które nie uzależniają ekstradycji od istnienia umowy, uznają między sobą przestępstwa za przestępstwa uzasadniające ekstradycję na warunkach przewidzianych przez prawo państwa wezwanego. W celach ekstradycji, między umawiającymi się państwami, każde z przestępstw uważa się za dokonane w miejscu jego popełnienia, jak i na terytorium państw zobowiązanych do ustanowienia swej jurysdykcji (art. 8).

Zupełnie nowym przepisem wprowadzonym do konwencji montrealskiej jest zawarte w art. 10 § 1 zobowiązanie umawiających się państw do podjęcia wszelkich możliwych w praktyce środków dla zapobiegania przestępstwom będącym przedmiotem umowy. Takie postanowienie, niezależnie od jego deklaratywnego charakteru, jest istotne, gdyż zwraca uwagę na szczególną potrzebę stosowania odpowiednich środków prewencyjnych w odniesieniu do tego rodzaju przestępstw, jakimi są bezprawne czyny skierowane przeciw bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego. Nowym przepisem jest też artykuł 12, ustalający dla państwa, które posiada podstawy do przypuszczenia, że którekolwiek z tych przestępstw zostanie popełnione, obowiązek poinformowania o tym państw, którym – według jego przekonania mogłyby przysługiwać kompetencje jurysdykcyjne[102].

4.6. Deklaracja z Bonn z 1978 roku

W dniach 16–17 lipca 1978 roku liderzy rządów Francji, Japonii, Kanady, Północnej Irlandii, RFN, USA,Wielkiej Brytanii, Włoch i ZSRR postanowili podjąć wspólne wysiłki w walce z terroryzmem. Deklaracja z Bonn jednakże nie definiuje pojęcia „*hijackingu*". Wydaje się więc, iż poprzestano na powtórzeniu artykułu 1 konwencji haskiej. Poza tym szereg pojęć i terminów zostało zaczerpniętych z trzech konwencji karnych (art. 7 i 8 konwencji haskiej i montrealskiej). Deklaracja zobowiązywała państwa do narzucenia różnego typu embarga (m.in. ekonomicznego i dyplomatycznego) na państwa, które będą chroniły, czy udzielały azylu terrorystom[103]. Restrykcje te wywoływały krytykę niektórych delegatów, którzy powoływali się na niezgodność takich zapisów (o traktowaniu państw sprzeciwiających się postanowieniom konwencji karnych) z normami międzynarodowymi

[102] Z. Galicki, op. cit., s. 92–93.
[103] R.I.R. Abeyratne, op. cit., s. 176–177.

stanowionymi przez ICAO, w szczególności z konwencją wiedeńską o prawie traktatów z 1969 roku[104], konwencją chicagowską i układem o tranzycie międzynarodowych służb powietrznych z 1944 roku.

4.7. Konwencja o oznaczaniu plastikowych środków wybuchowych w celu ich wykrywania

Po zamachu libijskich terrorystów na samolot PanAm nad Lockerby społeczność międzynarodowa żądała uchwalenia konwencji o oznaczaniu plastikowych środków wybuchowych w celu ich wykrywania. ONZ w rezolucji z 14 czerwca 1989 roku rekomendowała państwom przyjęcie konwencji, która za swój cel powinna sobie postawić ochronę lotnictwa cywilnego przed aktami terroru. Na 27 Zgromadzeniu ICAO delegacje brytyjska i czechosłowacka przedstawiły projekt konwencji, który został poddany dyskusji. Już na samym początku obrad, w których uczestniczyli także przedstawiciele Międzynarodowej Organizacji Morskiej, trudności sprawiała definicja wybuchowego materiału plastikowego; ostatecznie definicja taka została ustalona (art. 1, załącznik techniczny). Artykuł 2 konwencji akcentuje obowiązek każdego państwa strony podjęcia środków w celu zakazu i zapobieżenia produkcji na jego terytorium nieoznakowanych materiałów wybuchowych. Artykuł III formułuje te same obowiązki wobec materiałów przywożonych i wywożonych. Ważne odnotowania jest to, że artykuły II i III odnoszą się do „niezbędnych i skutecznych środków", które ma zdefiniować prawo krajowe. Artykuł IV dotyczy ścisłej i skutecznej kontroli państw nad posiadaniem i przekazywaniem nieoznakowanych materiałów wybuchowych. Zapis ust. 2, stanowi o tym, iż każde państwo strona podejmie niezbędne kroki, aby wszystkie zapasy materiałów wybuchowych, nie znajdujące się w posiadaniu organów wojskowych lub policyjnych, zostały zniszczone lub wykorzystane dla celów nie stojących w sprzeczności z konwencją w ciągu trzech lat od wejścia w życie konwencji. Ustęp 3 natomiast stanowi o tym, „(...) *iż każde państwo podejmie niezbędne środki dla zapewnienia, aby wszystkie zapasy materiałów wybuchowych, znajdujące się w posiadaniu organów wojskowych lub policyjnych, które nie zostały włączone do właściwie usankcjonowanych urządzeń wojskowych, zostały zniszczone lub wykorzystane w sposób nie sprzeczny z celami niniejszej konwencji, a także oznakowane lub pozbawione właściwości wybuchowych w ciągu 15 lat, lub po wejściu w życie konwencji*". Integralną częścią konwencji jest jej załącznik techniczny, składający się z dwóch części. W pierwszej z nich znajduje się opis plastikowych materiałów wybuchowych, w drugiej chemiczne i fizyczne zasady wykrywania takich materiałów. Artykuł V konwencji powołuje Komisję Techniczną ds. Materiałów Wybuchowych, składającą się z co najmniej 15 członków wybranych na trzy lata przez Radę ICAO z osób wyznaczonych przez państwa. Członkami komisji są eksperci

[104] *Konwencja o prawie traktatów*, Wiedeń 1969, DzU z 1990 r., nr 74, poz. 439.

posiadający doświadczenie w zagadnieniach dotyczących wytwarzania lub wykrywania materiałów wybuchowych. Zadaniem komisji (art. VI) jest przede wszystkim ocena postępu technicznego wytwarzania, znakowania i wykrywania materiałów wybuchowych, o czym ma obowiązek poinformować państwa strony. Artykuł VII upoważnia państwa do wnoszenia zmian do Rady w przeciągu 90 dni od daty powiadomienia o proponowanej zmianie w załączniku do niniejszej konwencji. Artykuł IX ma na celu ułatwienie wdrożenia konwencji przez strony, poprzez współpracę Rady z państwami i z właściwymi organizacjami międzynarodowymi, podjęcie właściwych środków w celu pomocy technicznej oraz wymiany informacji dotyczących postępu technicznego w znakowaniu i wykrywaniu materiałów wybuchowych. Konwencja miała wejść w życie po uzyskaniu ratyfikacji 35 państw (art. XIII, ust. 3).

Wydawało się, że konwencja, pomimo kontrowersji związanych ze zbyt wąską definicją wybuchowego materiału plastikowego[105], szybko zostanie przyjęta przez społeczność międzynarodową i uznawana za ważną i chroniącą bezpieczeństwo transportu. Jednak wykrywanie materiałów wybuchowych wymaga kosztownej aparatury, a niektóre biedniejsze państwa nie mają na to środków. W chwili obecnej głównym problemem jest przestrzeganie zasad konwencji przez producentów materiałów wybuchowych, organy kontrolujące ich obrót, a także przez służby odpowiedzialne za ochronę lotnisk[106]. Tekst konwencji został otwarty do podpisu w Montrealu 1 marca 1991 roku; obecnie stroną konwencji jest tylko 41 państw[107].

4.8. Praktyczne znaczenie konwencji karnych

Międzynarodowe konwencje do walki z terroryzmem tylko częściowo spełniły pokładane w nich nadzieje. Trudności w stosowaniu konwencji wynikają z kilku powodów. Pierwszym z nich jest kwestia braku wystarczającej ilości ratyfikacji konwencji przez państwa. Często zdarza się, iż dopiero wypadki terrorystyczne motywują dane państwo do przystąpienia do konwencji (tak było w odniesieniu do Włoch)[108]. Drugą słabością lotniczych konwencji karnych jest brak w nich wystarczających i skutecznych środków przymusu wobec państw, które nie stosują przyjętych zasad konwencji (np. Egipt). Trzecią bolączka jest brak definicji przestępstw terrorystycznych dokonanych z motywów politycznych (które często są motywem zbrodni). Wreszcie kary za przestępstwa nie są wystarczająco surowe i system kar nie jest prawidłowo nadzorowany przez państwa (dobrym wzorem jest tu konwencja o prawie morza z 1988 r.).

---

[105] R.I.R. Abeyratne, op. cit., s. 191.

[106] G. Guicheney, *Time has come to implement legal instrument concerned with detection of plastic explosives*, „ICAO Journal" 2002, No 5, s. 5–6.

[107] K. Robinson, *Flexible approach to implementing security measures is more efficient and cost effective*, „ICAO Journal", nr 5, s. 7.

[108] R.I.R Abeyratne, op. cit., s. 299 i następne.

W obliczu trudności legislacyjnych związanych z przyjmowaniem konwencji międzynarodowych ważną rolę należy przypisać ICAO, a szczególnie załącznikowi nr 17 do konwencji chicagowskiej („Ochrona lotnictwa"), który stworzył standardy i zalecone praktyki (ang. *Standards and Recommended Practices* – SARP) dotyczące międzynarodowej współpracy państw w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego, a także stworzenia i respektowania krajowych programów ochrony lotnictwa cywilnego. Bardzo ważne jest także, aby w danym państwie prawidłowo funkcjonował system ścigania i karania sprawców przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lotniczym.

5. UMOWY I POROZUMIENIA MIĘDZYNARODOWE W SPRAWACH SZKÓD WYRZĄDZONYCH PRZEZ STATKI POWIETRZNE NA POWIERZCHNI ZIEMI OSOBOM TRZECIM

5.1. Konwencja rzymska z 1933 roku

Pierwsza konwencja „w sprawie ujednostajnienia niektórych prawideł dotyczących szkód wyrządzonych na powierzchni ziemi osobom trzecim przez statki powietrzne" została podpisana w Rzymie 29 maja 1933 roku. Konwencja ta została przyjęta przez niewielką liczbę państw. Polska nie jest stroną tej konwencji.

W artykule 2 stwierdza się, iż konwencja ma zastosowanie do szkód, które zaistniały i zostały spowodowane przez statek powietrzny w locie (tzn. od momentu włączenia do chwili wyłączenia silników) wobec osób lub majątku znajdującego się na ziemi. Chodzi tu zarówno o szkody wyrządzone przez jakiekolwiek ciało spadające ze statku powietrznego (nawet zrzut z konieczności), jak i szkody wyrządzone przez osoby przebywające na pokładzie statku. Nie dotyczy to czynu popełnionego rozmyślnie przez osoby nie będące członkami załóg i nie zajmujące się eksploatacją, o ile osoby eksploatujące statek powietrzny lub osoby za nie działające, nie mogły przeszkodzić w popełnieniu tego czynu. Odpowiedzialność obciąża osobę, która eksploatuje statek powietrzny i może być zmniejszona lub uchylona tylko w przypadku, gdy wina poszkodowanego spowodowała szkodę lub przyczyniła się do jej powstania. Osoba eksploatująca statek powietrzny to taka, która rozporządza statkiem powietrznym i używa go na swój własny rachunek. Nazwisko takiej osoby powinno być wpisane w rejestrze statków powietrznych (inaczej odpowiada właściciel statku).

Artykuł 5 konwencji stanowi, iż kto używa statku powietrznego bez zgody osoby eksploatującej odpowiada za szkody. Odpowiedzialność jest solidarna (wraz z tą osobą, która statek powietrzny używała) o ile osoba ta nie powzięła potrzebnych środków do zapobieżenia szkodzie. Artykuł 6 wspomina o odpowiedzialności solidarnej osób eksploatujących, w przypadku szkody wyrządzonej na powierzchni ziemi przez dwa lub więcej statki powietrzne, które zderzyły się ze sobą. Zgodnie z artykułem 8 odpowiedzialność w razie wypadku została oparta o kryterium wagowe statku powietrznego. Jeżeli w tym samym wypadku zostało poszkodowanych kilka osób i jeżeli ogólna suma do zapłacenia z tytułu odszkodowania przekracza granice przewidziane w artykule 8, należy (zgodnie z art. 9) ograniczyć roszczenia każdego z poszkodowanych w ten sposób, aby ogólna kwota odszkodowań nie przekroczyła granic ustalonych w artykule 8. Osoby poszkodowane w tym samym wypadku (zgłaszające się po terminie) mogą zaspokoić swe roszczenia tylko z jeszcze nie rozdzielonej pozostałości ogólnej sumy (art. 9). Poszkodowani mogą występować przed sądami różnych krajów, ale ich roszczenia nie mogą przekroczyć granic odpowiedzialności przewoźnika (art. 11).

Artykuł 12 zawiera obowiązek ubezpieczenia od szkód (w granicach ustalonych w artykułach poprzednich)[109]. Przepisy wewnętrzne państwa mogą ubezpieczenie zastąpić depozytem gotówkowym lub gwarancją bankową. Polisa ubezpieczeniowa, depozyt gotówkowy i gwarancja bankowa powinny być przeznaczone specjalnie i przede wszystkim na pokrycie odszkodowań należnych z tytułu szkód przewidzianych w konwencji. Zaświadczenie o udzielonej gwarancji (art. 13) powinno być potwierdzone w urzędowym piśmie albo w jednym z dokumentów pokładowych. Jest to dowód stwierdzający sytuację statku powietrznego w odniesieniu do zobowiązań wynikających z konwencji. Jeżeli wystąpiono z powództwem przeciwko operatorowi zarejestrowanemu na terytorium umawiających się państw, a operator nie jest właściwie ubezpieczony, nie może on uwolnić się od limitowanej odpowiedzialności przewidzianej przez konwencję.

Niektóre państwa strony konwencji rzymskiej inkorporowały część przepisów do swojego prawa wewnętrznego, a państwa europejskie, które nie są stronami konwencji, przyjęły rozwiązania podobne, wprowadzając absolutną odpowiedzialność narodowych i zagranicznych właścicieli statków oraz operatorów za szkody na osobie albo własności, spowodowane na powierzchni ziemi przez samolot startujący, lecący, lądujący albo przez osoby czy przedmioty wypadające z samolotu. Niektóre państwa przyjęły ponadto obowiązkowe wymogi odnośnie ubezpieczenia.

Artykuł 14 zawiera przepisy wyłączające prawo ograniczenia odpowiedzialności osoby eksploatującej. Dzieje się tak w przypadku:

- ciężkiej winy lub podstępu z jej strony, lub osób za nią działających, chyba że szkoda powstała na skutek błędu w pilotażu, prowadzeniu lub nawigacji, albo w przypadku, gdy w grę wchodzą osoby za nią działające, lub jeżeli udowodni ona, że podjęła wszystkie środki potrzebne dla zapobieżenia szkodzie;
- braku lub przeterminowania wymaganego zabezpieczenia.

Artykuł 20 wspomina o zakresie stosowania konwencji. Są to wszystkie przypadki wyrządzenia szkody na powierzchni ziemi w granicach terytorium jednej z umawiających się stron przez statek powietrzny wpisany do rejestru na terytorium innej umawiającej się strony. Zwrot „terytorium jednej umawiającej się strony" obejmuje każde terytorium poddane władzy zwierzchniej, suwerenności, protektoratowi, mandatowi lub władzy danej umawiającej się strony, w odniesieniu do którego jest to strona konwencji. Konwencja nie ma zastosowania do: statków powietrznych wojskowych, celnych i policyjnych oraz do wyrządzonych na powierzchni ziemi szkód, których naprawienie uregulowane jest umową przewozową lub umową o pracę, zawartą między poszkodowanym a osobą, która ponosi odpowiedzialność, określoną postanowieniami konwencji (art. 21 i 22). Każda strona ma możliwość, najwcześniej po 2 latach od dnia wejścia w życie konwencji, spowodować zebranie się nowej konferencji międzynarodowej w celu opracowania poprawek do konwencji. Konwencja, zredagowana w języku francuskim, weszła w życie po ratyfikowaniu jej przez 5 państw, ale choć formalnie nadal istnieje, nie odgrywa praktycznie żadnej roli.

---

[109] *Shawcross and Beaumont*, Air Law, London 2000, Vol. 1, VIII, Aviation insurance (opracowanie zbiorowe z kartkami wymiennymi).

5.2. Protokół dodatkowy do konwencji rzymskiej z 1938 roku

Protokół dodatkowy do konwencji rzymskiej uchwalony w Brukseli w roku 1938 roku, nie uzyskał wymaganej liczby ratyfikacji; pozostał więc martwą literą. Polska nie jest stroną tego protokołu.

Artykuł 1 protokołu wspomina (w nawiązaniu do art. 12 konwencji z 1933 r.) o szczegółach ubezpieczenia osoby eksploatującej statek powietrzny. Postanowiono, że ubezpieczający będzie mógł, poza środkami przysługującymi osobie eksploatującej i niezależnie od ewentualnego regresu w stosunku do ubezpieczonego, przeciwstawić roszczeniom odszkodowawczym opartym na zastosowaniu konwencji, jedynie następujące argumenty:

a) szkoda powstała po wygaśnięciu ubezpieczenia, niemniej gwarancja ubezpieczającego pozostanie w mocy, aż do chwili pierwszego lądowania nadzorowanego przez władze publiczne. Przedłużenie to nie może jednak przekraczać 24 godzin. We wszystkich innych przypadkach, poza przypadkiem wygaśnięcia ubezpieczenia na skutek upływu terminu, gwarancja ubezpieczającego pozostanie w mocy, aż do faktycznego wycofania zaświadczenia ubezpieczeniowego przez właściwą władzę. Obowiązuje tu termin 15-dniowy od daty zawiadomienia przez ubezpieczającego właściwej władzy w państwie, w którym zaświadczenie zostało wydane;

b) szkoda zaistniała poza granicami terytorialnymi, przewidzianymi w umowie ubezpieczeniowej, chyba że lot poza tymi granicami był spowodowany przez siłę wyższą, przez fakt udzielenia pomocy usprawiedliwiony okolicznościami, lub przez błąd w pilotażu lub nawigacji;

c) szkoda jest bezpośrednim wynikiem zbrojnego zatargu międzynarodowego lub zamieszek wewnętrznych.

W związku z zastosowaniem argumentów a) i b) osoby trzecie będą mogły, w razie rozbieżności między danymi zamieszczonymi w zaświadczeniu ubezpieczeniowym (lub wpisanymi do dokumentów pokładowych) a postanowieniami umowy ubezpieczeniowej, powoływać się na dane zaświadczenia lub dokumenty pokładowe do czasu trwania ubezpieczenia i jego zasięgu terytorialnego. Ubezpieczający ponadto nie będzie mógł w stosunku do osób trzecich powoływać się ani na żadną przyczynę nieważności, ani na możliwości rozwiązania umowy ze skutkiem wstecznym. W razie zmiany osoby eksploatującej statek powietrzny w czasie trwania ubezpieczenia, ubezpieczający jest nadal zobowiązany do świadczeń wobec poszkodowanych osób trzecich, z tym jednakże, że czas trwania tego zobowiązania nie może przekroczyć 7 dni, licząc od chwili zawiadomienia przez ubezpieczającego właściwej władzy w państwie, w którym zaświadczenie ubezpieczeniowe zostało wydane[110].

[110] *Shawcross and Beaumont*, Air Law, London 2000, Vol. 1, VIII, Aviation insurance (opracowanie zbiorowe z kartkami wymiennymi), op. cit. 1, I, Introduction to Air Law.

5.3. Konwencja rzymska z 1952 roku

Rozwój lotnictwa komunikacyjnego i związany z tym wzrost wypadków spowodował konieczność opracowania nowej konwencji międzynarodowej. Konwencja dotycząca szkód wyrządzonych osobom trzecim na powierzchni ziemi przez obce statki powietrzne została podpisana 7 października 1952 roku w Rzymie przez 45 państw[111]. Polska nie jest stroną tej konwencji, nie ze względu na różnice w stosunku do prawa polskiego (kwotowe ograniczenie odszkodowań), raczej dlatego, że nie przyjęły jej państwa, do których wykonywana jest ogromna większość lotów polskich statków powietrznych. Szereg państw nie przyjęło konwencji z różnych przyczyn, m.in. z powodu kwestionowania wysokości kwotowych ograniczeń odpowiedzialności lub też postanowień dotyczących zabezpieczania ściągalności odszkodowań. Aktualizacja konwencji jest jednak przedmiotem prac ICAO[112].

Konwencję z 1952 roku stosuje się do szkód na ziemi wyrządzonych przez samolot zarejestrowany w innym państwie umawiającym się. Nie dotyczy ona szkód spowodowanych przez samoloty krajowe. Konwencja, powtarzając szereg zapisów z 1933 roku, w zasadzie obarcza całkowitą odpowiedzialnością przewoźnika.

W artykule 1 stwierdza się, iż nie ma podstaw do odszkodowania, jeżeli szkoda nie jest bezpośrednim następstwem faktu, który ją spowodował lub, jeżeli wynika ona z samego przelotu statku powietrznego przez przestrzeń powietrzną, zgodnie z obowiązującymi przepisami ruchu lotniczego. Dalej uściślono pojęcie statku w locie oraz uznano, że odpowiedzialność spoczywa na operatorze (osobie lub firmie używającą samolot) – artykuł 2. Zarejestrowany właściciel jest uważany za operatora, chyba że udowodni, że było inaczej. Eksploatujący to ten, kto używa statku powietrznego w momencie, w którym szkoda powstała, kto przekazawszy (pośrednio lub bezpośrednio) prawo używania statku powietrznego zachował prawo do kierowania jego żeglugą oraz ten, kto używa go osobiście lub za pośrednictwem osób za niego działających. Artykuł ten rozszerza przepisy stanowiące o solidarnej odpowiedzialności przewoźników. Jeżeli osoba, która eksploatowała statek powietrzny w momencie powstania szkody nie miała wyłącznego prawa używania statku powietrznego na okres dłuższy niż 14 dni to odpowiedzialny za szkodę jest ten, kto go udostępnił.

Artykuł 5 stanowi, iż osoba, która byłaby odpowiedzialna (zgodnie z postanowieniami niniejszej konwencji) nie będzie zobowiązana do naprawienia szkody, jeżeli jest ona bezpośrednim następstwem konfliktu zbrojnego, rozruchów wewnętrznych lub, jeżeli osoba ta została pozbawiona prawa używania statku powietrznego przez akty władzy publicznej. Odpowiedzialność, podobnie jak w konwencji z 1933 roku, została ustalona w oparciu o wagę samolotu. Za wagę konwencja rozumie wagę maksymalną statku powietrznego, która według świadectwa

---

[111] V.J. Augustin, *Time may be ripe to re-examine legal regime created by Rome Convention of 1952*, „ICAO Journal" 2001, nr 2, s. 10–12.

[112] M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe...*, op. cit., s. 437.

sprawności technicznej jest dopuszczalna przy starcie – nie wliczając, jeżeli to ma miejsce, wagi gazu wypełniającego (chodzi tu o sterowce). Do artykułu 12 (odpowiedzialności nieograniczonej) dodano przepis, że jeżeli ktokolwiek zawładnie statkiem powietrznym w sposób niedozwolony i używa go bez zgody właściciela, wtedy jego odpowiedzialność jest nieograniczona.

Jeżeli łączna kwota ustalonych odszkodowań przekracza granice odpowiedzialności w konwencji (zgodnie z art. 14) mogą być zastosowane następujące reguły:

a) jeżeli odszkodowania dotyczą wyłącznie utraty życia lub uszkodzenia ciała bądź wyłącznie szkód majątkowych, odszkodowania te będą zmniejszane proporcjonalnie do ich wysokości;

b) jeżeli odszkodowania dotyczą równocześnie utraty życia lub uszkodzenia ciała i szkód majątkowych, połowa sumy, jaka jest do podziału, będzie przeznaczona na odszkodowania za utratę życia i uszkodzenia ciała, a gdy to nie wystarczy – zostanie rozdzielona proporcjonalnie do wysokości odpowiednich szkód, których dotyczy. Reszta sumy będzie rozdzielona na odszkodowania za straty majątkowe, proporcjonalnie do ich wysokości oraz na nieuregulowaną część odszkodowań dotyczącą utraty życia i uszkodzeń ciała.

Każde umawiające się państwo może zażądać, aby osoba eksploatująca statek powietrzny (zarejestrowany w innym państwie umawiającym się) była ubezpieczona do wysokości granic odpowiedzialności. Ubezpieczenie powinno zostać uznane za wystarczające, jeżeli zostało zawarte zgodnie z postanowieniami konwencji u ubezpieczającego, upoważnionego do ubezpieczenia, zgodnie z prawem państwa, w którym jest zarejestrowany statek lub w państwie, w którym ubezpieczający ma swój domicyl, bądź siedzibę główną i którego wypłacalność została sprawdzona przez jedno z tych państw. Jeżeli odszkodowanie nie zostało wypłacone w walucie państwa (gdzie zapadł wyrok o odszkodowaniu), pomimo iż tego zażądano, każde państwo może odmówić uznawania ubezpieczającego za wypłacalnego, do czasu dokonania wpłaty. Państwo, nad którym dokonuje się przelotu, może odmówić uznania za wystarczające ubezpieczenie zawarte z ubezpieczającym, który nie został do tego upoważniony w jednym z umawiających się państw. Podobnie jak w konwencji z 1933 roku, tak i tu przewiduje się zamiast ubezpieczenia depozyt gotówkowy bądź gwarancję bankową. Oprócz tego ustawodawca przewidział gwarancję udzieloną przez państwo umawiające się, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany, pod warunkiem, że państwo to zobowiązuje się nie korzystać z immunitetu jurysdykcyjnego w przypadku sporu sądowego dotyczącego tej gwarancji. Państwo, nad którym dokonywany jest przelot, może też wymagać, aby statek powietrzny posiadał na pokładzie świadectwa wystawione przez ubezpieczającego (art. 15). W przypadku różnicy zdań, dotyczących wartości tych dowodów, decydować ma Rada ICAO.

Ubezpieczający, zgodnie z artykułem 16, może przeciwstawić się żądaniu odszkodowania, wysuwając m.in. zarzut o sfałszowaniu dokumentów oraz argument, iż szkoda powstała już po wygaśnięciu ubezpieczenia. Jednak jeżeli ubezpieczenie

wygasa w momencie trwania podróży – zostaje przedłużone do pierwszego lądowania (wymienionego w planie lotu), nie więcej niż o 24 godziny. Jeżeli ubezpieczenie przestaje być ważne z innego powodu (upływ terminu lub zmiana eksploatującego) ma obowiązywać 15 dni, licząc od zawiadomienia przez ubezpieczającego lub gwaranta właściwej władzy, która wydała świadectwo, że zabezpieczenie przestało obowiązywać. Innym powodem odmowy wypłaty odszkodowania może być sytuacja, gdy szkoda powstała poza granicami terytorialnymi przewidzianymi przez ubezpieczenie, chyba że lot poza tymi granicami spowodowany był siłą wyższą. Osoba, która poniosła szkodę może wszcząć proces bezpośredni przeciwko ubezpieczającemu lub gwarantowi tylko w kilku przypadkach, m.in. kiedy ważność ubezpieczenia jest przedłużona zgodnie z postanowieniami konwencji oraz w razie upadłości eksploatującego. Ubezpieczający lub osoba gwarantująca odpowiedzialność eksploatującego, nie może (w przypadku procesu bezpośredniego wszczętego w zastosowaniu konwencji przez osobę, która poniosła szkodę) korzystać z żadnego zarzutu nieważności ani możności wstecznego rozwiązania umowy. Te postanowienia nie przesądzają o tym, że ubezpieczający lub gwarant ma lub nie ma prawa regresu wobec innej osoby. Żadna kwota należna eksploatującemu od ubezpieczającego nie będzie mogła być przedmiotem zajęcia lub egzekucji ze strony wierzycieli eksploatującego, dopóki należności poszkodowanych osób trzecich nie zostaną zaspokojone.

Jeżeli osoba, która poniosła szkodę nie wszczęła procesu o odszkodowanie przeciwko eksploatującemu lub, jeżeli mu nie zakomunikowała swego roszczenia odszkodowawczego w okresie 6 miesięcy (licząc od dnia, w którym miało miejsce zdarzenie, które spowodowało szkodę) uprawniona jest do zaspokojenia swego roszczenia jedynie na tej części sumy odszkodowania, która nie została jeszcze rozdzielona (art. 19).

Sprawy o odszkodowanie winny być wnoszone tylko przed sądy tego państwa, w którym nastąpiła szkoda; nie wyklucza się jednak zmian w następstwie porozumień z innymi państwami stronami konwencji. Każde umawiające się państwo ma zapewnić, w miarę możliwości, aby jeden sąd orzekał w trakcie jednego procesu o wszystkich procesach odnoszących się do jednego zdarzenia. Jeżeli prawomocny wyrok, choćby zaoczny, został orzeczony przez sąd właściwy i można żądać wszczęcia egzekucji w formie przewidzianej przez prawo tego sądu – wyrok ten jest wykonalny:

a) w państwie, w którym strona zobowiązana ma swój domicyl lub główną siedzibę;

b) w każdym innym państwie, w którym strona zobowiązana ma swój domicyl lub główną siedzibę;

c) w każdym innym umawiającym się państwie, w którym strona zobowiązana ma majątek, jeżeli majątek jest niewystarczający do wyegzekwowania wyroku. Egzekucji takiej nie można odmówić, jeżeli przed sądem, od którego zażądano wykonania egzekucji, udowodnione zostanie że:

– wyrok wydano zaocznie, a pozwany nie miał czasu niezbędnego dla umożliwienia obrony;
– pozwany nie mógł bronić swych interesów w warunkach „odpowiednich i słusznych";
– wyrok dotyczył sporu, który był już między tymi samymi stronami rozstrzygnięty wyrokiem lub orzeczeniem arbitrażowym;
– wyrok został rozstrzygnięty w wyniku podstępu;
– wszczęcia egzekucji zażądała osoba do tego nieuprawniona.

Jeżeli zaistniał któryś z tych powodów, skarżący ma prawo wszcząć nowy proces przed sądami państwa, w którym odmówiono egzekucji. Poprzedni wyrok przestaje być wykonalny od momentu, w którym wszczęto nowy proces, ten zaś może być wszczęty w okresie do jednego roku. Sąd odmówi także wszczęcia egzekucji do czasu, aż będą wydane prawomocne wyroki we wszystkich procesach wszczętych w państwie, w którym nastąpiła szkoda. Żądania egzekucji wyroków powinny być zgłaszane w terminie pięciu lat od dnia, w którym stały się one prawomocne. W artykule 21 przewidziano termin dwóch lat dla przedawnienia roszczeń, licząc od dnia, kiedy miało miejsce zdarzenie, które spowodowało szkodę. Przyczyny powodujące zawieszenie i przerwanie przedawnienia regulowane są przez prawo sądu orzekającego; proces jest niedopuszczalny po upływie trzech lat od dnia, w którym miało miejsce zdarzenie, które spowodowało szkodę. W przypadku śmierci osoby odpowiedzialnej proces o odszkodowanie, przewidziany przez postanowienia konwencji, kieruje się przeciwko jej następcom prawnym (art. 22).

W artykule 29 mówi się o uchyleniu konwencji z 1933 roku między stronami w momencie ratyfikacji konwencji z 1952 roku. Artykuł 33 (podobnie jak w 1933 r.) przewiduje, iż konwencja wejdzie w życie po uzyskaniu ratyfikacji pięciu państw sygnatariuszy – po upływie dziewięćdziesięciu dni od dnia złożenia dokumentu ratyfikacyjnego. Państwa mogą ją wypowiedzieć przez zawiadomienie ICAO; wypowiedzenie staje się ważne po sześciu miesiącach od daty zawiadomienia (art. 36) – tabela 1.

5.4. Protokół montrealski z 1978 roku

Konwencja rzymska z 1952 roku spotkała się z szeregiem zastrzeżeń w kwestiach odpowiedzialności absolutnej i limitów odszkodowań. W 1964 roku ICAO podjęła próbę stworzenia protokółu uaktualniającego tę konwencję, ale ostatecznie dopiero w 1978 roku podniesiono limity odpowiedzialności i wprowadzono tzw. specjalne prawa ciągnienia – SDR. Przepisy odnośnie roszczeń przekraczających limity zostały skonstruowane w ten sposób, aby dać większe preferencje dla szkód za utratę życia i uszkodzenia ciała. Przepisy o zabezpieczeniach operatora zostały uproszczone do wymogu ubezpieczenia albo gwarancji innego zabezpieczenia, które pokryłoby szkody.

Artykuł II dodaje do artykułu 2 nowy ustęp, w którym stwierdza się, iż jeżeli statek powietrzny jest zarejestrowany jako własność państwa, odpowiedzialność spoczywa na osobie, której, zgodnie z prawem zainteresowanego państwa, statek powietrzny został powierzony do eksploatacji. Artykuł III podaje nowe, wyższe granice odpowiedzialności w SDR.

Jeżeli, jak stanowi nowy przepis, odszkodowania dotyczą równocześnie utraty życia lub uszkodzenia ciała i szkód majątkowych, cała suma jaka jest do podziału (poprzednio połowa) jest w pierwszym rzędzie przeznaczona na odszkodowania za utratę życia i uszkodzenia ciała (art. IV). Reszta sumy będzie rozdzielona na odszkodowania za szkody majątkowe proporcjonalnie do ich wysokości. Przeredagowano także artykuł 15, przewidujący, że każde umawiające się państwo może zażądać, aby osoba eksploatująca statek powietrzny była ubezpieczona (lub zabezpieczona w inny sposób) do wysokości granic odpowiedzialności mających zastosowanie na jego terytorium. Eksploatujący został zobowiązany pokazać dowód takiej gwarancji, jeżeli państwo tego zażąda. W artykule 15 zamiast słowa „zabezpieczenie" stosuje się słowo „gwarancja". Artykuł VIII ponadto zmienia przepis stanowiący

o tym, że jeżeli gwarancja jest dostarczona, wypłacenie odszkodowania będzie wyraźne i preferencyjnie przyznane w myśl postanowień konwencji. Artykuł X wprowadza nowy przepis dotyczący m.in. odsetek przyznanym wyrokiem sądowym zgodnie z prawem sądu rozpatrującego sprawę. Żądania egzekucji wyroków powinny być zgłaszane w terminie 2 lat (poprzednio było 5 lat) licząc od dnia wydania wyroku, którego egzekucja jest zarządzona. Artykuł XII zmienia artykuł 23 konwencji, która ma zastosowanie także wobec statku powietrznego, niezależnie od jego rejestracji. Artykuł XIV wprowadza nowy przepis, który stanowi, iż konwencja nie stosuje się do szkód nuklearnych. Artykuł XVII zmienia artykuł 30 konwencji, gdzie określenie „umawiające się państwo" oznacza każde państwo, które obowiązuje konwencja, zaś „państwo eksploatujące" oznacza każde umawiające się państwo inne państwo rejestracji, na którego terytorium eksploatujący ma swoje główne miejsce prowadzenia interesów lub jeżeli takiego nie ma, miejsce stałego zamieszkania.

W artykule XIX stwierdza się, iż protokół wraz z konwencją z 1952 roku, będą traktowane jako jeden i ten sam dokument i określane jako konwencja rzymska z 1952 roku zmieniona w Montrealu w 1978 roku. Artykuł XXI przewiduje, iż ratyfikacja protokołu przez każde państwo, które nie jest stroną konwencji pociąga za sobą przystąpienie do konwencji zmienionej przez protokół. W artykule XXII mówi się o tym, iż protokół wejdzie w życie, jeżeli ratyfikuje go pięć państw. W stosunkach między stronami protokołu wypowiedzenie przez jedno z nich konwencji rzymskiej z 1952 roku nie powinno być uważane za wypowiedzenie konwencji rzymskiej z 1952 roku zmienionej w Montrealu w 1978 roku (art. XXIV). Podobnie, jak poprzednio, tak i teraz nie są dopuszczone żadne zastrzeżenia do protokołu (art. XXV) – patrz tabela 1.

5.5. Stan obecny systemu odszkodowań za szkody wyrządzone przez statki powietrzne na powierzchni ziemi osobom trzecim

Jest rzeczą zastanawiającą, dlaczego większość państw nie zdecydowała się na udział w systemie, a niektóre z niego wystąpiły (Kanada w 1976 r., Australia w 2000 r.) Ostatnio jednak sytuacja ulega pewnym zmianom, np. Szwecja zaproponowała modernizację konwencji rzymskiej[113]. Komitet Prawny ICAO zgodził się włączyć ten temat do swojego programu roboczego. Modernizacja konwencji rzymskiej to m.in. kwestia limitów. Można zapytać, dlaczego limity są oparte na wadze samolotu, przecież samolot lekki może w szczególnych warunkach spowodować więcej szkód niż samolot cięższy. Dlaczego pasażerowie samolotów są w sytuacji korzystniejszej od ofiar wypadków lotniczych na ziemi. Wśród projektów zmian w konwencji wymienia się także odszkodowania za zanieczyszczenia powietrza przez samoloty.

W grudniu 2000 roku wydana została nowa rezolucja Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego – ECAC (której członkiem jest też Polska). W artykule 3 „odpowiedzialność przewoźnika za strony trzecie" przewidziano jeszcze wyższe limity niż w protokóle montrealskim z 1978 roku. Samoloty podzielono na pięć kategorii, według kryterium wagowego (ang. MTOM – *maximum take off mass*). Do pierwszej z nich zaliczono samoloty o masie mniejszej niż 2 tys. kg, dla których minimalny limit odpowiedzialności wynosi 1,5 mln SDR. Dla samolotów o wadze nieprzekraczającej 6 tys. kg, limit wynosi 4,5 mln SDR, dla wagi statków powietrznych ważących do 25 tys. kg limit wynosi 12 mln SDR. Kategoria czwarta wyróżnia samoloty o wadze nieprzekraczającej 100 tys. kg, gdzie limit odpowiedzialności wynosi 50 mln SDR. Kategoria piąta obejmuje samoloty cięższe, o wadze powyżej 100 tys. kg, gdzie limit sięga 90 mln SDR. Artykuł 4 wspomina o tym, iż limity te będą weryfikowane co pięć lat, chyba że taka potrzeba pojawi się wcześniej[114].

Nowa sytuacja powstała po ataku terrorystycznym na Nowy Jork 11 września 2001 roku. Ubezpieczyciele odmówili pokrycia szkód wynikłych z aktów wojny i terroru powyżej 50 mln dolarów i zaproponowali astronomiczne składki ubezpieczeniowe. W związku z tym rządy wielu państw udzieliły przewoźnikom gwarancji pokrycia takich wyższych szkód do czasu ustalenia nowych regulacji i wynegocjowania odpowiednich warunków i ubezpieczenia (rząd polski udzielił polskim przewoźnikom do końca 2002 roku gwarancji do 1 mld dolarów). Zrzeszenie Przewoźników Europejskich (AEA) opracowało program stworzenia ubezpieczeń dla stron trzecich na wypadek szkód spowodowanych przez wojny i terror lotniczy (z możliwością włączenia pasażerów i samolotów); odszkodowanie wynieść miało 1,5 mld USD od wypadku. W związku z tym cena biletu wzrosłaby o około 0,5 USD. Taka fundacja (EUROTIME) współpracowałaby z firmami ubezpieczeniowymi i Unią Europejską[115].

---

[113] Attachment A to State letter LE 3/14.2–01/62, Status of Instruments on damage caused by foreign aircraft to third parties on the surface.

[114] Rezolucja ECAC No.167E z 13/12/2000 – ECAC, Special Plenary Session adopts resolution on minimum level of insurance cover for passenger and third-party liability.

[115] Insurance Coverage of War and Terrorism Risk in the EU, an AEA Proposal – information AEA/RJF, 2002.02.21. M. Żylicz, *Prawo lotnicze*, Warszawa 2002, s. 441–443.

Kolejny projekt opracowało Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Lotniczych (IATA) – jest to konwencja przewidująca przejęcie odpowiedzialności za szkody spowodowane aktami terroru i wojny przez państwa, przy czym do rozstrzygnięcia jest kwestia, czy odpowiedzialność ponosić ma państwo przewoźnika, państwo rejestracji statku powietrznego, czy też państwo odpowiedzialne za służby ochrony lotnictwa; rozważana jest też solidarna odpowiedzialność wszystkich zainteresowanych państw. Zgodnie z projektem użytkownik, właściciel, najemca, finansujący zakup i producent statku powietrznego lub jakiejkolwiek części statku nie byłby odpowiedzialny za straty i szkody wyrządzone osobom trzecim przez „wrogie działanie lotnicze", przez które można rozumieć bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym, akt terrorystyczny lub akt związany z wojną. Uwolnienie użytkownika statku powietrznego od odpowiedzialności nie miałoby miejsca, gdyby spowodował on szkodę poprzez zaniechanie podjęcia możliwych środków albo przez umyślne niewłaściwe działania lub zaniechania jego pracowników, agentów lub kontrahentów. W odniesieniu do państw stron konwencji rzymskiej z 1952 roku nowa konwencja miałaby w razie rozbieżności pierwszeństwo stosowania.

Natomiast w ICAO powstał w styczniu 2002 roku projekt stworzenia w ciągu kilku lat puli zabezpieczeń. Projekt rozesłany został państwom członkowskim 6 czerwca 2002 roku w celu uzyskania informacji, czy zamierzają taką umowę podpisać. Globalny system ubezpieczeń ma dotyczyć różnego rodzaju ryzyka wojennego, łącznie z porwaniem statku powietrznego, sabotażem i innymi bezprawnymi aktami i ma zapewnić pokrycie szkód wyrządzonych osobom trzecim do wysokości 1,5 mld USD (ew. do 500 mln USD w przypadku małych jednostek lotniczych) lub do 2 mld USD z objęciem pasażerów (750 mln USD dla mniejszych jednostek). Państwa gwarantowałyby wypłaty odszkodowań ponad kwoty pokryte obowiązkowym ubezpieczeniem handlowym poprzez „Instytucję Ubezpieczeń", utworzoną pod egidą ICAO i współdziałającą z ubezpieczycielami handlowymi. Szkody do wysokości określonej początkowo na 50 mln USD miałyby być pokrywane w ramach ubezpieczenia handlowego, którego udział miałby wzrastać. Kwoty wypłacone przez „Instytucję" byłyby refundowane ze składek ubezpieczeniowych odpowiednio korygowanych. Ubezpieczeniem objęci byliby przewoźnicy lotniczy oraz inni użytkownicy, a także producenci oraz finansujący leasing statków powietrznych. Składki płacone przez przewoźników, w związku z działaniem systemu, wzrosłyby stosunkowo nieznacznie, powodując zwiększenie taryf o około 0,5 USD na pasażera. Uczestnictwo państw i ich przewoźników w systemie byłoby dobrowolne. Globalna wartość gwarancji z systemu wyniosłaby 15 mld USD, a udział poszczególnych państw odpowiadałby ich udziałowi w sumie składek płaconych przez członków ICAO. System zacząłby działać, gdyby łączne udziały uczestniczących w nim państw członkowskich wyniosły co najmniej 51% kapitału ubezpieczeniowego[116]. Jak do tej pory żaden z wymienionych projektów nie doczekał się realizacji.

[116] M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe...*, op. cit., s. 443; a także ICAO Legal Bureau Special Group on Aviation War Risk Insurance, Second Meeting, Montreal, 28 to 30 January 2002.

6. PRAWO LOTNICZE UNII EUROPEJSKIEJ

6.1. Zasady tworzenia jednolitego europejskiego rynku usług lotniczych

System źródeł prawa wspólnotowego jest trzyszczeblowy. Najwyższą rangę w hierarchii ma prawo pierwotne; podporządkowane są mu umowy międzynarodowe zawierane przez Unię Europejską, takie jak np. traktaty założycielskie (dwa traktaty rzymskie z 1957 r. o utworzeniu Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej oraz Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej (Euratomu), traktaty z Maastricht, Amsterdamu, czy Nicei. Na podstawie drugiego traktatu rzymskiego z 25 marca 1957 roku powstały struktury Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej, następnie Wspólnoty Europejskiej (WE) oraz Unii Europejskiej (UE). Niektórzy autorzy posługują się dla uproszczenia terminem „Wspólnota" (ang. *Community*)[117], a mając na uwadze kierunek ewolucji prawa piszą o Unii Europejskiej[118].

Drugi szczebel prawa wspólnotowego stanowi prawo wtórne, a więc akty prawne stanowione przez instytucje UE, trzeci – to akty prawne II i III filaru Unii Europejskiej. Zgodnie z artykułem 281 traktatu o Unii Europejskiej i traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską od 1 lutego 2003 roku (wersje ujednolicone z Nicei) wspólnota ma osobowość prawną. Podmiotowość ta dotyczy zarówno stosunków wewnątrzpaństwowych (gdzie UE posiada taki zakres zdolności prawnej i zdolności do czynności prawnych, jaki jest niezbędny do realizacji przez nią jej celów i zadań – w szczególności ma możliwość zawierania kontraktów, nabywania nieruchomości itp.), jak i stosunków międzynarodowych. W tym zakresie UE, jako podmiot prawa międzynarodowego, jest związana normami tego prawa, m.in. utrzymuje stosunki dyplomatyczne czynne i bierne z wieloma państwami świata.

Dorobek UE w zakresie prawa lotniczego obejmuje już kilkadziesiąt rozporządzeń i dyrektyw Rady Unii Europejskiej, zwanej dalej Radą oraz wydanych na podstawie odpowiednich delegacji rozporządzeń Komisji Europejskiej (zwanej dalej Komisją), nie licząc wielu decyzji i innych aktów wydanych przez te organy. Dyrektywy są adresowane do państw członkowskich; określają cele lub zadania, które powinny one osiągnąć oraz czas realizacji. Sposób realizacji pozostawiony jest do uznania państw członkowskich, jakkolwiek niejednokrotnie – zwłaszcza w przypadku dyrektyw zawierających normy techniczne – akty te są tak szczegółowe, że swoboda działania państw jest niewielka. Realizacja polega na wydaniu odpowiednich aktów prawa wewnętrznego, przy zachowaniu pewnych wymogów, które zostały sformułowane w orzecznictwie Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości. Ważną rolę odgrywają opinie wydawane przez instytucje unijne na wnio-

[117] Tłumaczenia aktów prawnych – www. ukie.gov.pl.
[118] M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe...*, op. cit., s. 114.

sek innych podmiotów i zalecenia – powstające z własnej inicjatywy (wszystkie te akty powinny być brane pod uwagę przez państwa przy wykładni i stosowaniu prawa wewnętrznego). W prawie wspólnotowym mamy też do czynienia także z tzw. aktami nienazwanymi. Wszystkie te przepisy podlegają kontroli ze strony Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości i muszą być zgodne z istniejącymi konwencjami międzynarodowymi[119].

Proces liberalizacji transportu lotniczego został w Unii Europejskiej przeprowadzony poprzez trzy pakiety aktów prawnych w latach 1987, 1990 i 1992. Pierwszy pakiet zawiera m.in. Decyzję Rady z dnia 14 grudnia 1987 r. w sprawie podziału puli przewozów pasażerskich (w zakresie regularnych usług lotniczych) między państwami członkowskimi i dostępu do nich przewoźników lotniczych[120]. Pakiet ten przyznawał m.in. prawa wykonywania piątej wolności lotniczej (przywilej ustanowiony przez konwencję chicagowską zabierania i przewożenia pasażerów, poczty i towarów do/z państwa trzeciego) z ograniczeniem do tras stanowiących przedłużenie połączeń do i z kraju przynależności statku powietrznego. W wymiarze praktycznym wprowadzenie tego pakietu wpłynęło na rozwój wspólnotowych zasad konkurencji na rynku usług lotniczych, uelastycznienie taryf, zwiększenie dostępu do połączeń lotniczych, w tym regionalnych oraz swobody w zakresie oferowania zdolności przewozowych. Drugi pakiet liberalizacyjny wszedł w życie na podstawie rozporządzeń Rady z roku 1990 w sprawie taryf lotniczych w regularnych służbach powietrznych między państwami członkowskimi[121], dostępu do rynku oraz podziału oferowanej zdolności przewozowej[122] oraz zmian w rozporządzeniu Rady nr 3976/87 (w sprawie trybu stosowania art. 85 pkt 3 traktatu rzymskiego dla wyłączenia niektórych rodzajów działań w transporcie lotniczym spod zakazu praktyk niezgodnych z zasadami konkurencji)[123]. Jego założeniem było dalsze złagodzenie ograniczeń w ramach piątej wolności, w tym w zakresie stosowania taryf i oddziaływania na kartele w europejskim transporcie lotniczym. Chodziło tu o szersze otwarcie wspólnotowego rynku przewozów lotniczych, rozluźnienia zasad stosowania taryf lotniczych, ułatwianie dostępu do połączeń lotniczych w ramach trzeciej i czwartej wolności lotniczej (wolności handlowe)[124].

---

[119] M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe...*, op. cit., s. 118.

[120] Decyzja Rady nr 87/602/EWG z 14 grudnia 1987 r. w sprawie podziału między przewoźników lotniczych zdolności przewozów pasażerskich w zakresie regularnych usług lotniczych między państwami członkowskimi i dostępu przewoźników lotniczych do regularnych usług lotniczych na trasach między państwami członkowskimi; Dz. Urz., L 374, 31/12/1987.

[121] *Rozporządzenie Rady nr 2342/90 z 24 lipca 1990 r. w sprawie taryf lotniczych w regularnych służbach powietrznych między państwami członkowskimi,* Dz. Urz. L 217, 1990, 11/08/1990.

[122] *Rozporządzenie Rady nr 2343/90 z 24 lipca 1990 r. w sprawie dostępu do rynku oraz podziału oferowanej zdolności przewozowej*, Dz. Urz. L 217, 11/08/1990.

[123] *Rozporządzenie Rady nr 3976/87 z 14 grudnia 1987 r. w sprawie trybu stosowania art. 85 pkt 3 traktatu rzymskiego dla wyłączenia niektórych rodzajów działań w transporcie lotniczym spod zakazu praktyk niezgodnych z zasadami konkurencji)*, Dz. Urz. L 374, 31/12/1987.

[124] D. Rucińska, *Procesy liberalizacyjne na europejskim i polskim rynku usług lotniczych*, „Spedycja i transport" 2000, nr 10, s. 4.

W 1992 roku zakończony został pierwszy etap procesu tworzenia jednolitego i w pełni zliberalizowanego rynku lotniczych usług przewozowych. W skład ostatniego pakietu weszły następujące rozporządzenia Rady: nr 2407/92 w sprawie licencjonowania przewoźników lotniczych[125], nr 2408/92 w sprawie dostępu przewoźników lotniczych wspólnoty do tras wewnątrz WE[126], nr 2409/92 w sprawie taryf i opłat w służbach powietrznych[127], nr 2410/92 zmieniające rozporządzenie Rady nr 3975/87 w sprawie procedury stosowania zasad konkurencji w transporcie lotniczym[128], nr 2411/92 zmieniające rozporządzenie Rady nr 3976/87 w sprawie trybu stosowania art. 85, pkt. 3 traktatu rzymskiego dla wyłączenia niektórych rodzajów działań w transporcie lotniczym spod zakazu praktyk niezgodnych z zasadami konkurencji[129].

W późniejszym okresie trzeci pakiet liberalizacji lotnictwa został uzupełniony dodatkowymi aktami prawnymi, były to m.in.: rozporządzenie Rady nr 95/93 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasów operacji w portach lotniczych WE[130], dyrektywa Rady nr 96/67 w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych WE[131], rozporządzenie Rady nr 3089/93 zmieniające rozporządzenie nr 2299/89 o kodeksie postępowania w sprawach skomputeryzowanych systemów rezerwacyjnych[132], rozporządzenia Rady nr 2027/97 oraz 889/2002 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych[133].

Podstawowe zasady dotyczące udzielania pomocy państwowej przedsiębiorstwom działającym na wspólnym rynku określone są w artykułach 87–89 traktatu rzymskiego. Artykuł 87(1) stanowi, iż „ z zastrzeżeniem postanowień przewidzianych w traktacie, jakakolwiek pomoc udzielana przez państwo członkowskie lub pochodząca ze środków państwowych, niezależnie od formy, jest niezgodna z za-

---

[125] *Rozporządzenie Rady nr 2407/92 z 23 lipca 1992 r. w sprawie licencjonowania przewoźników lotniczych*, Dz. Urz. nr L 240, 24/08/1992.

[126] *Rozporządzenie Rady nr 2408/92 z 23 lipca 1992r w sprawie dostępu przewoźników lotniczych wspólnoty do tras wewnątrz wspólnoty*, Dz. Urz. L 240, 24/08/1992.

[127] *Rozporządzenie Rady nr 2409/92 z 23 lipca 1924 r. w sprawie taryf i opłat w służbach powietrznych*, Dz. Urz. nr L 240, 24/08/1992.

[128] *Rozporządzenie Rady nr 2410/92 z 23 lipca 1992 r. zmieniające rozporządzenie Rady nr 3975/87 w sprawie procedury stosowania zasad konkurencji w transporcie lotniczym*, Dz. Urz. nr L 240, 24/08/1992.

[129] *Rozporządzenie Rady nr 2411/92 z 23 lipca 1992 r. zmieniające rozporządzenie Rady nr 3976/87 w sprawie trybu stosowania art. 85, pkt. 3 traktatu rzymskiego dla wyłączenia niektórych rodzajów działań w transporcie lotniczym spod zakazu praktyk niezgodnych z zasadami konkurencji*, Dz. Urz. nr L 240/19, 24/08/1992.

[130] *Rozporządzenie Rady nr 95/93 z 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasów operacji w portach lotniczych Wspólnoty*, Dz. Urz. nr L 14, 21/01/1993.

[131] Dyrektywa Rady nr 96/67 z 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych UE, Dz. Urz. nr L, 25/10/1996.

[132] *Rozporządzenie Rady nr 3089/93 z 29 października 1993 r. zmieniające rozporządzenie nr 2299/89 z 24 lipca 1989 r. w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji*, Dz. Urz. L 278, 11/11/1993.

[133] Dz. Urz. L 285/1997 oraz L 140/2002.

sadami wspólnego rynku, jeżeli zniekształca lub zagraża zniekształceniem konkurencji przez uprzywilejowanie przedsiębiorstw lub produkcji określonych towarów". Kolejne przepisy traktatu określają, jakie rodzaje pomocy są lub mogą być wyłączone od powyższego zakazu. Ponadto traktat w artykule 89 upoważnia Radę do określenia, w drodze rozporządzenia, szczegółowych zasad stosowania przepisów dotyczących pomocy państwowej dla przedsiębiorstw.

Przepisy dotyczące pomocy państwowej przez długi okres nie były stosowane w sektorze transportu lotniczego i to pomimo opublikowania przez Komisję wskazówek dotyczących ich stosowania już w tzw. „pierwszym memorandum" dotyczącym lotnictwa cywilnego z 1984 roku oraz pomimo wydania orzeczenia w sprawie *Nouvelles Frontieres*, w którym to Trybunał Wspólnot Europejskich jednoznacznie stwierdził, iż zasady konkurencji zawarte w traktacie rzymskim mają zastosowanie również do transportu powietrznego. Sytuacja taka niewątpliwie spowodowana była nierówną pozycją poszczególnych przedsiębiorstwa lotniczych oraz wyraźnym kryzysem sektora lotniczego na początku lat 90. W miarę jednak, jak poziom konkurencyjności pomiędzy poszczególnymi przedsiębiorstwami lotniczymi wyrównał się, Komisja zaczęła wydawać pierwsze decyzje w tym przedmiocie[134].

W 1994 roku Komisja przyjęła informacje w sprawie zasad stosowania artykułów 87 i 88 traktatu rzymskiego oraz artykułu 61 umowy o Europejskiej Strefie Ekonomicznej (EEA) w kwestiach pomocy państwa w sektorze transportu lotniczego. Zgodnie z wytycznymi zawartymi w tym dokumencie Komisja ma obowiązek zbadać, czy pomoc udzielona przedsiębiorstwu lotniczemu ze środków publicznych (w formie dotacji, pożyczki lub gwarancji kredytowych) stanowi pomoc państwową w rozumieniu artykułów 87 i 88 traktatu czy też jest ona normalną inwestycją rynkową, podejmowaną przez prywatnego właściciela w interesie swojej firmy, a więc czy jest zgodna z tzw. zasadą „inwestora na wolnym rynku" (*market economy investor principle*).

W celu stwierdzenia czy dana inwestycja jest zgodna z zasadą „inwestora na wolnym rynku" Komisja ma obowiązek przeprowadzenia stosownego dochodzenia. Jeżeli Komisja dojdzie do wniosku, że prywatny inwestor, będąc na miejscu władz państwowych, nie dokonałby danej inwestycji, biorąc pod uwagę prawdopodobny rozwój rynku oraz pozycję danej linii lotniczej, to inwestycja ta zostanie uznana za pomoc państwową w rozumieniu przepisów traktatu. W takim wypadku pomoc ta może zostać zaaprobowana przez Komisję tylko w wypadku, jeżeli stanowi część programu restrukturyzacyjnego, mającego na celu przywrócenie przedsiębiorstwu dobrej kondycji finansowej.

Państwa członkowskie mają swobodę działań w odniesieniu do wewnętrznego rynku usług lotniczych – pod warunkiem respektowania przepisów unijnych. Natomiast UE ma wyłączne kompetencje w zakresie zawierania umów dwustronnych z krajami trzecimi, które przewidują regulacje dotyczące m.in. dostępu do rynku,

[134] I. Szymajda, op. cit., s. 63–66.

zdolności przewozowej, taryf itp. Kwestia ta wzbudza jednak wiele kontrowersji wśród niektórych państw członkowskich. Natomiast Polska delegowała swoje uprawnienia (przyznała mandat) UE, m.in. dla prowadzenia negocjacji z USA. Innym ograniczeniem kompetencyjnym w stosunku do władz poszczególnych krajów członkowskich jest poszerzenie uprawnień powstałej w 2002 roku. Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego – EASA, utworzonej w ramach struktur UE i Wspólnych Władz Lotniczych (JAA)[135]; w przyszłości posiadać ona będzie szerokie kompetencje (które na razie należą do władz państwowych), m.in. dotyczące: orzekania o zdatności do lotu, obsługi technicznej statków powietrznych, licencjonowania personelu, portów lotniczych itp. Stanowi o tym rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1592/2002 z 15 lipca 2002 roku w sprawie wspólnych przepisów w lotnictwie cywilnym oraz ustanowienia EASA[136].

6.2. Licencjonowanie przewoźników lotniczych

Rozporządzenie Rady nr 2407/92 o licencjonowaniu przewoźników lotniczych określa procedurę udzielania licencji eksploatacyjnej (*operating licence*) oraz wymagania, jakie musi spełnić przewoźnik lotniczy działający na terytorium UE, by taką licencję uzyskać. Rozporządzenie nie dotyczy przewozów pasażerów, poczty lub towarów, wykonywanych przy użyciu samolotów ultralekkich, jak również przewozów lokalnych niewykonywanych między dwoma portami lotniczymi (art. 1, ust. 2). W odniesieniu do powyższych przypadków mają zastosowanie odpowiednie przepisy krajowe. Przez licencję eksploatacyjną rozporządzenie nr 2407/92 rozumie upoważnienie udzielone przedsiębiorstwu przez odpowiednie państwo członkowskie do wykonywania, za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu przewozu pasażerów, poczty i towarów, zgodnie z tą licencją. Przedsiębiorstwo lotnicze może ubiegać się o udzielenie mu licencji eksploatacyjnej, jeżeli spełnia łącznie kilka warunków (art. 4). Pierwszym z nich jest warunek, aby główny ośrodek działalności lub zarejestrowane biuro znajdowały się na terytorium państwa członkowskiego. Głównym zadaniem przewoźnika musi być prowadzenie transportu lotniczego, wykonywanego samoistnie lub w połączeniu z innymi operacjami dotyczącymi naprawy lub eksploatacji statków powietrznych. Przewoźnik musi po-

[135] Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego EASA – utworzona w ramach struktur UE organizacja, której celem jest dążenie do utrzymania wysokich standardów bezpieczeństwa i ochrony środowiska w transporcie lotniczym, wspomaganie Komisji Europejskiej w zadaniach legislacyjnych i regulacyjnych, wydawanie świadectw zdatności dla produktów lotniczych i zatwierdzanie organizacji projektowania i obsługi technicznej statków powietrznych. EASA działa od 28 września 2003 r. Wspólne Władze Lotnicze (JAA) – organ stowarzyszony z Europejską Konferencją Lotnictwa Cywilnego (ECAC), zrzesza przedstawicieli władz lotniczych państw europejskich, które współpracują w opracowywaniu i wdrażaniu standardów i procedur w zakresie bezpieczeństwa lotniczego. Polska jest pełnym członkiem JAA od listopada 2002 roku.

[136] Rozporządzenie Parlamentu i Rady nr 1592/2002 z 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych przepisów w lotnictwie cywilnym oraz ustanowienia EASA, Dz. Urz. L 240, 07/09/2002.

siadać ważny certyfikat (*Air Operator's Certificate*) i być ubezpieczony od odpowiedzialności w razie wypadków, w szczególności w odniesieniu do pasażerów, bagażu, poczty, towarów oraz osób trzecich. Rozporządzenie nie określa wymaganej wysokości ubezpieczenia (art. 7). Warto zwrócić uwagę na zapis stanowiący o tym, iż przedsiębiorstwo lotnicze, ubiegające się o licencję eksploatacyjną, musi stanowić własność (bezpośrednio lub przez przeważający udział własnościowy) państw członkowskich lub obywateli państw członkowskich oraz być efektywnie kontrolowane przez te państwa lub ich obywateli (art. 4, ust. 2). Pojęcie istotnej część własności (*substantial ownership*) jest utożsamiane z przeważającą częścią własności (*majority ownership*); powszechnie przyjmuje się, że udział ten powinien przekraczać 50%. Taka interpretacja stanowi duże uproszczenie, jednak samo sformułowanie nie ma większego znaczenia, gdyż zazwyczaj strony umowy dokładnie ustalają o jaką część własności chodzi.

Przewoźnik, występujący o udzielenie mu licencji eksploatacyjnej, musi do wniosku dołączyć plan gospodarczy (*business plan*), obejmujący przynajmniej najbliższe dwa lata działalności. Plan powinien pokazywać finansowe powiązania wnioskodawcy z jakimikolwiek innymi przedsiębiorstwami handlowymi, w których uczestniczyłby chociażby pośrednio. Przewoźnik występujący po raz pierwszy z wnioskiem o udzielenie mu licencji eksploatacyjnej musi wykazać, iż jest w stanie sprostać istniejącym oraz możliwym zobowiązaniom przez okres 24 miesięcy od rozpoczęcia operacji, pokrywać przez trzy miesiące koszty stałe i eksploatacyjne swojej działalności, zgodnie z planem gospodarczym ustalonym według realistycznych założeń, nawet bez uzyskania jakichkolwiek wpływów (art. 5, ust. 2a). Państwo członkowskie, które udzieliło licencji, może wymagać jej rewizji lub potwierdzenia w określonych przypadkach Rozporządzenie przewiduje również możliwość cofnięcia lub zawieszenia na określony czas udzielonej przez władze licencji eksploatacyjnej, jeżeli stwierdzą one, że dany przewoźnik, wskutek pogorszenia się jego sytuacji finansowej, nie jest w stanie sprostać istniejącym lub możliwym zobowiązaniom przez okres najbliższych 12 miesięcy. Ponadto władze te mogą wymagać powtórnego zatwierdzenia licencji w przypadku zmiany sytuacji prawnej przewoźnika. Rozporządzenie nr 2407/92 w artykułach 8 i 10 stanowi o możliwości najmu (*leasing*) oraz rejestracji statków powietrznych. Władze powinny wymagać by licencjonowany przez nią przewoźnik lotniczy posiadał w swojej dyspozycji przynajmniej jeden statek powietrzny jako właściciel, bądź też na zasadzie najmu. Przy czym samo zawarcie umowy najmu między przewoźnikami lotniczymi wymaga uprzedniej zgody władz.

6.3. Dostęp przewoźników lotniczych UE do tras wewnątrz Unii

Na mocy rozporządzenia Rady nr 2408/92 przewoźnicy lotniczy UE uzyskują prawo do swobodnego dostępu do tras wewnątrz UE (*intra-Community Routes*) zgodnie z zasadami i ograniczeniami wynikającymi z rozporządzenia, bez koniecz-

ności uzyskiwania jakiegokolwiek innego zezwolenia. Rozporządzenie dotyczy zarówno regularnych, jak i nieregularnych służb powietrznych. Przewidziano tu jednak cztery wyjątki od przedstawionej zasady. Są to:

1) obowiązek służby publicznej,

2) ograniczenia w dostępie do tras z uwagi na ochronę środowiska lub zagęszczenie ruchu,

3) prawo do dystrybucji ruchu między portami lotniczymi,

4) ustanawianie nowych służb regionalnych.

Państwo członkowskie po zawiadomieniu Komisji i przewoźników lotniczych, eksploatujących daną trasę, oraz po przeprowadzeniu konsultacji z pozostałymi państwami członkowskimi może, zgodnie z art. 4, nałożyć obowiązek służby publicznej (*public service obligation*) – w odniesieniu do regularnych służb powietrznych, do portu lotniczego obsługującego peryferyjny lub rozwijający się region jego terytorium albo na trasie o małym ruchu do jakiegokolwiek regionalnego portu lotniczego na swoim terytorium, jeżeli uzna, że trasa ta ma żywotne znaczenie dla gospodarczego rozwoju danego regionu. Regularne służby powietrzne, ustanowione mocą obowiązku służby publicznej, muszą spełnić określone wymagania, co do ciągłości, regularności, zdolności przewozowej oraz oferowanych taryf, którym to wymaganiom przewoźnik nie uczyniłby zadość mając na względzie wyłącznie swój interes handlowy. Ustanawiając na danej trasie obowiązek służby publicznej należy brać pod uwagę przede wszystkim interes publiczny, możliwość korzystania z innych środków transportu, taryfy oraz łączny wynik operacji wszystkich przewoźników lotniczych, eksploatujących lub zamierzających eksploatować tę trasę (art. 4, ust. 1b).

W przypadku, gdy żaden z przewoźników lotniczych nie rozpocznie na danej trasie regularnych służb powietrznych, zgodnie z wymogami wynikającymi z obowiązku służby publicznej, państwo członkowskie może powierzyć wyłączny dostęp do tej trasy jednemu tylko przewoźnikowi lotniczemu, wyłonionemu w drodze przetargu (art. 4, ust. 1d). Przewoźnik lotniczy, wyłoniony w drodze przetargu, może uzyskać od państwa członkowskiego częściowy zwrot kosztów poniesionych w związku ze świadczeniem usług, zgodnie z wymaganiami i standardami wynikającymi z obowiązku służby publicznej (art. 4, ust. 1h). Komisja z własnej inicjatywy lub na żądanie państwa członkowskiego może, po przeprowadzeniu stosownego dochodzenia, uchylić zastosowanie odnośnych przepisów, jeżeli stwierdzi, iż obowiązek służby publicznej nadmiernie ogranicza rozwój danej trasy. Decyzja Komisji powinna być podana do wiadomości Rady oraz państw członkowskich (ust. 3).

Kolejnym wyjątkiem od zasady swobodnego dostępu wspólnotowych przewoźników lotniczych do tras wewnątrz UE, który wynika z rozporządzenia 2408/92 jest prawo zainteresowanego państwa członkowskiego do zakazania, ograniczenia lub poddania szczególnym warunkom wykonywania praw przewozowych na danej trasie, jeżeli jest to konieczne z uwagi na nadmierne zagęszczenie ruchu lub ochronę środowiska, w szczególności, gdy inne rodzaje transportu mogą zapewnić za-

dowalający poziom obsługi. Działania państwa powinny jednak być podejmowane według zasad podanych w rozporządzeniu i nie czynić różnicy pomiędzy przewoźnikami lotniczymi w zależności od ich przynależności państwowej i tożsamości.

Zamiar wprowadzenia ograniczeń lub zakazów w dostępie do tras, z uwagi na ochronę środowiska (art. 9) lub zagęszczenie ruchu musi być podany do wiadomości Komisji oraz innych państw członkowskich wraz z należytym uzasadnieniem, co najmniej na trzy miesiące przed ich wejściem w życie. Jednakże na żądanie państwa członkowskiego, lub z własnej inicjatywy, Komisja może wstrzymać wprowadzenie ograniczeń lub zakazów do czasu przeprowadzenia dochodzenia, mającego na celu stwierdzenie czy nie są one sprzeczne z rozporządzeniem lub innymi przepisami prawa wspólnotowego (ust. 2 i 3). Niezależnie od uprawnienia państwa członkowskiego do wprowadzania zakazów i ograniczeń w powyższym trybie, ma ono również możliwość stosowania przez okres nie dłuższy niż 14 dni działań niezbędnych dla przeciwdziałania krótkotrwałym problemom związanym z zagęszczeniem ruchu lub ochroną środowiska. Ponadto za zgodą Komisji i po uprzednimi poinformowaniu państw członkowskich działania te mogą być stosowane przez kolejne 14 dni. Na żądanie państwa członkowskiego, lub z własnej inicjatywy, Komisja może jednak zakazać stosowania tych środków, jeżeli stwierdzi, że są one sprzeczne z postanowieniami rozporządzenia lub innymi przepisami prawa wspólnotowego (ust. 4).

Ważnym wyjątkiem od zasady swobodnego dostępu przewoźników do tras wewnątrz UE jest (przewidziane w artykule 6 rozporządzenia nr 2408/92) prawo państwa członkowskiego, które przyznało licencjonowanemu przez siebie przewoźnikowi lotniczemu uprawnienie do wykonywania regularnych służb powietrznych statkami powietrznymi o liczbie miejsc nie większej niż 80 na nowej trasie pomiędzy regionalnymi portami lotniczymi (o łącznej zdolności przewozowej nie przekraczającej 30 tysięcy miejsc rocznie) do sprzeciwienia się ustanowieniu na tej trasie regularnej służby powietrznej przez innego przewoźnika przez okres dwóch lat, chyba że będzie ona eksploatowana przy użyciu statków powietrznych o liczbie miejsc nie większej niż 80 albo w taki sposób, że nie więcej niż 80 miejsc będzie oddanych do sprzedaży na każdy lot między danymi portami lotniczymi. Jednak prawo odmowy dostępu do tras wewnątrz unijnych odnosi się wyłącznie do nowych służb. Państwo członkowskie nie może wymagać od przewoźnika lotniczego, wykonującego określone służby ich zaprzestania[137].

Rozporządzenie nr 2408/92 przewiduje ponadto, iż w przypadku, gdy swobodne ustalanie oferowanej zdolności przewozowej spowodowało poważną szkodę finansową dla przewoźnika lotniczego UE to Komisja, na wniosek zainteresowanego państwa członkowskiego i po przeprowadzeniu stosownego dochodzenia, ma możliwość wydania decyzji, na mocy której zdolność przewozowa regularnych służb powietrznych wykonywanych do i z tego państwa będzie czasowo ustabilizowana. Od decyzji Komisji zawsze można odwoływać się do Rady.

---

[137] K. Myszona, Status prawny przewoźnika lotniczego w świetle prawa Wspólnoty Europejskiej, Warszawa 2000, s. 93.

6.4. Taryfy i opłaty w służbach powietrznych

Rozporządzenie Rady nr 2409/92 określa kryteria i procedury stosowane przy ustalaniu taryf i opłat lotniczych (za przewóz pasażerów – *air fares* i towarów – *rates)* w służbach powietrznych, wykonywanych na obszarze UE przez przewoźników lotniczych, posiadających ważną licencję eksploatacyjną wydaną na podstawie rozporządzenia nr 2407/92 o licencjonowaniu przewoźników lotniczych. Rozporządzenie nie ma zastosowania do opłat pobieranych w ramach służb powietrznych, wykraczających poza obszar UE. Nie ma ono także zastosowania do opłat i taryf pobieranych w ramach służb powietrznych, wykonywanych na trasach objętych obowiązkiem służby publicznej.

W rozporządzeniu zdefiniowano następujące kategorie opłat lotniczych:

1) „taryfy lotnicze" *(air fares)* oznaczają ceny podawane w walucie ecu lub w walucie lokalnej, które pasażerowie płacą przewoźnikom lotniczym lub ich agentom za przewóz (łącznie z bagażem) w ramach usług lotniczych oraz wszystkie warunki, według których stosuje się te opłaty, w tym wynagrodzenie płacone agencji i innym służbom pomocniczym;

2) „stawki od miejsca" *(seat rates)* oznaczają ceny podawane w walucie ecu lub w walucie lokalnej, płacone przez czarterującego na rzecz przewoźnika lotniczego za przewóz czarterującego lub jego klientów oraz ich bagażu i wszystkie warunki, według których stosuje się te opłaty, w tym wynagrodzenie płacone agencji i innym służbom pomocniczym;

3) „opłaty czarterowe"*(charter fares)* oznaczają ceny podawane w walucie ecu lub w walucie lokalnej, które płacą pasażerowie na rzecz czarterującego za usługi stanowiące lub zawierające w sobie przewóz pasażerów, ich bagażu w ramach czarterowych usług lotniczych oraz wszystkie warunki, według których stosuje się te opłaty, w tym wynagrodzenie płacone agencji i innym służbom pomocniczym;

4) „stawki cargo" *(cargo rates)* oznaczają ceny podawane w ecu lub w walucie lokalnej, płacone za przewóz ładunków oraz warunki, w jakich te ceny mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki, według których stosuje się te opłaty, w tym wynagrodzenie płacone agencji i innym służbom pomocniczym;

5) „standardowe stawki cargo" (*standard cargo rates*) oznaczają taryfy, podawane zwykle przez przewoźnika lotniczego, włączając dostępność normalnych rabatów;

6) „taryfa podstawowa" (*basic fare*) oznacza najniższą w pełni ruchomą taryfę, dostępną w obie strony, która jest oferowana do sprzedaży przynajmniej w tym samym zakresie, jak wszystkie inne w pełni ruchome taryfy oferowane w ramach tych samych usług lotniczych.

Z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w rozporządzeniu, przewoźnicy lotniczy UE mogą swobodnie (art. 5, ust. 1) ustalać opłaty za przewóz pasażerów (*air fares*). Z kolei opłaty czarterowe, opłaty za przewóz ładunków oraz stawki za miejsca pasażerskie, pobierane przez unijnych przewoźników lotniczych, ustalane są swobodnie przez strony umowy o przewóz (art. 3). Zainteresowane państwa

członkowskie mogą jednak żądać, nie czyniąc różnicy z punktu widzenia przynależności państwowej lub tożsamości przewoźnika lotniczego, by opłaty pasażerskie były podawane do wiadomości właściwych władz, na co najmniej 24 godziny przed ich wprowadzeniem w życie (art. 5, ust. 2). Państwo członkowskie może w każdej chwili podjąć decyzję o:

– zawieszeniu podstawowej opłaty pasażerskiej (*basic fare*), która jest nadmiernie i w sposób krzywdzący dla klientów zawyżona w stosunku do kosztów ponoszonych przez przewoźnika lotniczego, a ustalonych w pełnym rachunku długookresowym z zadowalającym zwrotem kapitału;

– wstrzymaniu dalszych obniżek opłat (*fares*) na danej trasie, jeżeli znacznie odbiegają one od sezonowych ruchów cen i powodują straty wszystkich zainteresowanych przewoźników lotniczych (biorąc pod uwagę pełny długookresowy rachunek kosztów – art. 6).

Państwo członkowskie ma obowiązek powiadomić Komisję oraz inne zaangażowane państwa członkowskie o podjęciu decyzji w przedmiocie zawieszenia podstawowej opłaty pasażerskiej, lub wstrzymania dalszego obniżania opłat. Jeżeli w ciągu 14 dni od daty dokonania notyfikacji zainteresowane państwo członkowskie lub Komisja nie zgłoszą sprzeciwu, to państwo członkowskie, które powzięło powyższą decyzję, może nakazać zainteresowanemu przewoźnikowi lotniczemu zawieszenie podstawowej opłaty pasażerskiej, lub wstrzymanie się od dalszego obniżania opłat na danej trasie (art. 6, ust. 3).

6.5. Wspólne zasady przydzielania czasów operacji w portach lotniczych UE

Głównym celem rozporządzenia Rady nr 95/93 jest zapewnienie większej przepustowości portów lotniczych, w szczególności przez lepsze wykorzystywanie dostępnych czasów operacji. Rozporządzenie ma ponadto zapewnić, by przydzielanie czasów operacji było oparte na zasadach neutralności, przejrzystości i niedyskryminacji. Określa ono zasady przydzielania czasów operacji w portach lotniczych i znajduje zastosowanie do wszystkich portów lotniczych UE poza Gibraltarem (do czasu wejścia w życie porozumienia zawartego pomiędzy Wielką Brytanią a Hiszpanią). Rozporządzenie przez „czas operacji w porcie lotniczym" (*slot*) rozumie przedział czasowy, w ciągu którego statek powietrzny może korzystać z infrastruktury lotniczej w celu startu, lądowania i innych manewrów w porcie lotniczym, koordynowanym zgodnie z przepisami rozporządzenia. Przepisy te wprowadzają pojęcie portu lotniczego koordynowanego (*coordinated airport*) oraz portu lotniczego w pełni koordynowanego (*fully coordinated airport*). Port lotniczy koordynowany oznacza port lotniczy, w którym działa wyznaczony przez państwo członkowskie koordynator (art. 2f). Z kolei przez port lotniczy w pełni koordynowany rozumie się port lotniczy, w którym wszystkie czasy operacji muszą być przyznawane przez koordynatora (art. 2g). Państwo członkowskie może wyznaczyć

dany port lotniczy jako koordynowany pod warunkiem, że wszystkie postanowienia rozporządzenia dotyczące zasad przejrzystości, neutralności i niedyskryminacji będą respektowane. Państwo członkowskie ma obowiązek desygnować dany port lotniczy jako w pełni koordynowany, jeżeli nie jest możliwe rozwiązanie w krótkim okresie czasu problemów wynikających z niewystarczającej przepustowości portu lotniczego, lub gdy nowo wchodzący przewoźnicy mają poważne problemy w uzyskaniu czasu operacji oraz gdy państwo członkowskie uzna to za konieczne (art. 3, ust. 3).

Desygnowanie danego portu lotniczego jako w pełni koordynowanego powinno być poprzedzone przeprowadzeniem szczegółowej analizy przepustowości portu lotniczego oraz konsultacjami z władzami portu lotniczego, organizacjami pasażerów, kontrolerami ruchu lotniczego oraz przewoźnikami lotniczymi regularnie korzystającymi z danego portu. Jeżeli problemy związane z niewystarczającą przepustowością zostaną rozwiązane, wtedy desygnacja portu jako w pełni koordynowanego może zostać cofnięta (art. 3). Państwo członkowskie, odpowiedzialne za koordynowany lub w pełni koordynowany port lotniczy ma obowiązek wyznaczyć osobę fizyczną lub prawną (art. 4), posiadającą szczegółową wiedzę w zakresie koordynowania operacji lotniczych, która pełnić będzie obowiązki koordynatora danego portu lotniczego (*airport coordinator*). Koordynator portu lotniczego jest odpowiedzialny za przydzielanie czasów operacji w danym porcie lotniczym, zaś w swoich działaniach ma kierować się zasadami neutralności, przejrzystości i niedyskryminacji. W pełni koordynowanym porcie lotniczym musi być ustanowiony przez państwo członkowskie komitet koordynacyjny (*coordination committee*) będący organem doradczym i pomocniczym koordynatora. W skład komitetu koordynacyjnego wchodzą przedstawiciele przewoźników lotniczych, regularnie korzystających z danego portu, władz portu lotniczego oraz służby kontroli lotów. Rozporządzenie nr 95/93 stanowi również, iż ten sam komitet koordynacyjny może być wyznaczony dla więcej niż jednego portu lotniczego.

Do zadań komitetu koordynacyjnego należy między innymi udzielanie porad dotyczących:

- możliwości zwiększenia przepustowości danego portu lotniczego;
- usprawnień w zakresie warunków ruchu (*traffic conditions*) w danym porcie lotniczym;
- metod monitorowania korzystania z przydzielonych czasów operacji;
- przydzielania czasów operacji (z uwzględnieniem lokalnych warunków);
- problemów z uzyskaniem czasów operacji przez nowo wchodzących przewoźników (art. 5).

Procedurę przydzielania czasów operacji w pełni koordynowanym porcie lotniczym (art. 8) poprzedza analiza maksymalnej przepustowości danego portu (*airport capacity*), którą dwa razy w roku przeprowadzają właściwe w tym celu władze w porozumieniu z koordynatorem portu lotniczego, przedstawicielami kontrolerów ruchu lotniczego, służb celnych i przewoźników lotniczych. Na podstawie przeprowadzonej analizy ustala się (oddzielnie dla każdego sezonu – wiosennego lub

zimowego) pulę dostępnych czasów operacji (*slot pool*). Do puli wchodzą nowo utworzone lub nie wykorzystane czasy operacji, jak również czasy operacji zwrócone przez przewoźników przed końcem sezonu lub dostępne w jakikolwiek inny sposób. Koordynatorzy przydzielają dostępne czasy operacji na podstawie zgłoszeń wnoszonych przez przewoźników lotniczych, przy czym z uwagi na fakt, iż pula dostępnych czasów operacji jest ograniczona konieczne jest kierowanie się szczególnymi zasadami określającymi pierwszeństwo w przyznawaniu czasów operacji. Zasadą jest, że przewoźnik lotniczy, korzystający z danego czasu operacji w poprzednim sezonie zachowuje prawo do tego samego czasu w sezonie następnym. Zasadę tę, wypracowaną na konferencjach koordynacyjnych organizowanych w ramach IATA określa się mianem „prawa dziadka" (*grandfather right*). Jednakże czasy operacji, przyznane przewoźnikowi o danej porze dnia, w określonym dniu tygodnia przez pewien okres czasu, nie dłuższy jednak niż jeden sezon, nie będą przyznane temu przewoźnikowi w następnym sezonie, jeżeli nie wykaże, iż wykorzystał przyznane mu czasy operacji, co najmniej w 80% (zasada *use it or lose it*), chyba że niewykorzystanie przyznanych czasów operacji w minimum 80% było spowodowane okolicznościami niezależnymi od przewoźnika.

W przypadku, gdy pożądane czasy operacji nie mogą być przyznane zgodnie z zapotrzebowaniem przewoźników, to według przepisów rozporządzenia pierwszeństwo należy dać handlowym służbom powietrznym (*commercial air services*), w szczególności zaś regularnym służbom powietrznym i zaplanowanym nieregularnym służbom powietrznym. Ponadto koordynator, w procesie przyznawania czasów operacji powinien brać pod uwagę zasady pierwszeństwa powszechnie przyjęte w sektorze transportu lotniczego[138], jak również wskazówki komitetu koordynacyjnego. Jeżeli pożądany czas operacji nie może być przyznany to koordynator informuje przewoźnika o powodach takiego stanu rzeczy i wskazuje inny czas operacji, najbardziej zbliżony do pożądanego.

Rozporządzenie przyznaje przewoźnikom lotniczym prawo do swobodnej wymiany (*exchange*) czasów operacji między sobą, jak również do przenoszenia (*transfer*) posiadanych czasów operacji pomiędzy poszczególnymi trasami lub rodzajami służb powietrznych (art. 8, ust. 4). Wszelkie tego typu operacje muszą być jawne oraz podlegają zatwierdzeniu przez koordynatora portu lotniczego. Ponadto przenoszenie i wymiana czasów operacji nie mogą powodować zakłóceń w działaniu portu lotniczego. Przydziały czasu na start lub lądowanie przydzielone nowym podmiotom świadczącym usługę między dwoma wspólnotowymi portami lotniczymi nie mogą jednak zostać wymienione lub przeniesione między przewoźnikami lotniczymi lub przez przewoźnika lotniczego z jednej trasy na inną, jak przewidziano w ust. 4 przez okres dwóch sezonów (ust. 5).

Celem rozporządzenia nr 95/93 jest także ułatwienie nowo wchodzącym przewoźnikom uzyskiwania czasów operacji w koordynowanych i w pełni koordyno-

[138] Będą to przede wszystkim zasady wypracowane w ramach IATA i zawarte w Scheduling Procedures Guide, patrz też: M. Ratajczyk, *Europejskie prawo lotnicze* (I), materiały w posiadaniu autora.

wanych portach lotniczych. Za nowo wchodzącego przewoźnika (*new entrant*) rozporządzenie nr 95/93 rozumie przewoźnika posiadającego przydziały czasów na nie więcej niż cztery operacje w ciągu dnia przy spełnieniu warunków określonych w rozporządzeniu (art. 2b).

Rozporządzenie przewiduje też, iż dostępne czasy operacji zgromadzone w ogólnej puli powinny być w 50% przydzielone nowo wchodzącym przewoźnikom, chyba że zgłoszone przez nich zapotrzebowanie będzie mniejsze. Jednakże, gdy przewoźnik nowo wchodzący, któremu zaoferowano czasy operacji dwie godziny wcześniej lub dwie godziny później od czasu pożądanego, odrzuci ofertę, to traci swój uprzywilejowany status (art. 10, ust. 7). W przypadku, gdy przewoźnicy nowo wchodzący mają szczególne problemy z uzyskaniem czasów operacji w danym porcie lotniczym, to obowiązkiem państwa członkowskiego jest zwołanie posiedzenia komitetu koordynacyjnego w celu zaradzenia zaistniałej sytuacji. Na posiedzenie należy zaprosić przedstawicieli Komisji (art. 10, ust. 6).

Przepisy rozporządzenia dają państwom członkowskim możliwość zarezerwowania określonych czasów operacji w pełni koordynowanych portach lotniczych dla potrzeb krajowych regularnych służb lotniczych. Państwo członkowskie ma obowiązek podać do wiadomości Komisji listę tras, w odniesieniu, do których dokonano rezerwacji czasów operacji w pełni koordynowanych portach lotniczych. Komisja publikuje listę tych tras w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich nie później niż w ciągu dwóch miesięcy od otrzymania stosownego zawiadomienia (art. 9, ust. 3).

Artykuł 12 rozporządzenia nr 95/93 przewiduje możliwość przedsięwzięcia odpowiednich działań (*appropriate action*) łącznie z możliwością zawieszenia stosowania przepisów rozporządzenia w stosunku do przewoźników państw trzecich w przypadku, gdy państwo trzecie, w odniesieniu do przydzielania czasów operacji w portach lotniczych, nie przyznaje unijnemu przewoźnikowi lotniczemu praw porównywalnych do tych, jakie państwa członkowskie przyznają przewoźnikowi z tego państwa trzeciego.

6.6. Kodeks postępowania w sprawie komputerowych systemów rezerwacyjnych

Skomputeryzowane systemy rezerwacyjne (CRS) można określić jako system składający się z okresowo uaktualnianej bazy danych, do której dostęp, poprzez terminale komputerowe, mają tylko określone podmioty zwane subskrybentami (są to przede wszystkim agenci biur podróży). Usługi CRS zapewniają systemy komputerowe, które zawierają informacje o rozkładach lotów, taryfach i zasadach ich stosowania oraz miejsc, poprzez które można dokonać rezerwacji czy wystawić bilet (podrozdział 3.8.4.)[139]. Z tych względów niezmiernie ważne jest ustanowienie

[139] Patrz też I. Szymajda, op. cit., s. 102–113 i 274.

praw regulujących sposób funkcjonowania tych systemów. Początkowo CRS (będące własnością przewoźników) działały tylko w USA, aktualnie są to już systemy globalne, oferujące nie tylko usługi transportu lotniczego, ale także możliwość rezerwacji hoteli, samochodów, a nawet biletów do teatru czy na imprezy sportowe. Aktualnie jedynym dużym CRS, który nadal w dużej części (46,7% udziałów) stanowi własność przewoźników jest założony w 1987 roku europejski system „Amadeus". CRS są nadal (pomimo ekspansji Internetu) potężnym środkiem marketingowym, mogą być jednak (i w początkowym okresie ich rozwoju często były) używane do czerpania nieuczciwych i nienależnych korzyści, zwłaszcza przez przewoźników będących nie tylko uczestnikami CRS, ale także jego właścicielami. Przepisy unijne były wzorowane na regulacjach światowych i zostały ustanowione nieco później. 24 lipca 1989 roku ukazało się rozporządzenie Rady nr 2299/89/EWG w sprawie wprowadzenia skomputeryzowanych systemów rezerwacyjnych. CRS stanowią obecnie integralną część systemu zarządzania handlową eksploatacją linii (*yield management*), a przewoźnicy lotniczy nie posiadający tego systemu są w trudnej sytuacji.

Rozporządzenie unijne opiera się na zaleceniach ICAO w tym zakresie. Celem rozporządzenia jest eliminowanie dyskryminacji przewoźników we wspólnocie oraz zapewnienie rzetelności prezentowanych konsumentom informacji. Rozporządzenie przyznaje Komisji prawa do stosowania sankcji w przypadku naruszeń. W załączniku do rozporządzenia ustala się zakres danych, które mają być prezentowane oraz kolejność prezentowania tych danych[140].

6.7. Dostęp do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych UE

15 października 1996 roku przyjęta została dyrektywa nr 96/67 w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych UE, która nakłada na państwa członkowskie obowiązek podjęcia niezbędnych kroków, mających na celu włączenie jej postanowień do krajowych porządków prawnych. Dyrektywa dotyczy wszystkich portów lotniczych UE, otwartych dla ruchu handlowego za wyjątkiem Gibraltaru; przyjęto jednak okresy przejściowe i założenie, że przepisy te dotyczą portów lotniczych, w których natężenie ruchu jest nie mniejsze niż dwa miliony pasażerów lub 50 tys. ton ładunku rocznie (art. 1, ust. 2).

Postanowienia dyrektywy dotyczące: obsługi bagażowej, statku powietrznego przy starcie i lądowaniu, paliwowej i olejowej, towarowej i pocztowej (jeżeli dotyczy ona przewożenia towarów i poczty między terminalem a statkiem powietrznym) znajdują zastosowanie od 1 stycznia 1998 roku w stosunku do portów lotniczych, w których natężenie ruchu jest nie mniejsze niż milion pasażerów lub 25 tys. ton ładunku rocznie. W odniesieniu do innych kategorii obsługi naziemnej postanowienia dyrektywy znajdują zastosowanie od 1 stycznia 1998 roku we

[140] M. Polkowska, I. Szymajda, *Ochrona praw...*, op. cit., s. 57 i następne.

wszystkich portach lotniczych niezależnie od panującego w nich natężenia ruchu. Państwa członkowskie mają obowiązek zapewnić odpowiednie środki, umożliwiające dostawcom usług swobodny dostęp do rynku w celu dostarczania tychże usług stronom trzecim. Jednakże państwa członkowskie mogą ograniczyć liczbę upoważnionych dostawców świadczących usługi. Nawet w przypadku ograniczenia liczby upoważnionych dostawców usług obsługi naziemnej, każdy użytkownik portu lotniczego powinien mieć zapewnioną możliwość, w odniesieniu do każdej kategorii usług, wyboru pomiędzy co najmniej dwoma dostawcami. Ponadto od 1 stycznia 2001 roku, co najmniej jeden z działających na lotnisku, upoważnionych dostawców usług nie może być bezpośrednio lub pośrednio kontrolowany przez:

- zarządcę portu lotniczego;
- jakiegokolwiek użytkownika portu lotniczego, który w roku poprzedzającym ten, w którym wybrany został dany dostawca, dokonał przewozu więcej niż 25% ogólnej liczby pasażerów lub ładunków odprawianych w danym porcie lotniczym;
- podmiot kontrolujący lub kontrolowany pośrednio lub bezpośrednio przez zarządcę portu lotniczego lub użytkownika portu lotniczego, który w roku poprzedzającym ten, w którym wybrany został dany dostawca, dokonał przewozu więcej niż 25% ogólnej liczby pasażerów lub ładunków odprawianych w danym porcie lotniczym.

Dyrektywa nakłada ponadto na państwa członkowskie obowiązek wydania przepisów regulujących tryb wyłaniania podmiotów upoważnionych do dostarczania usług obsługi naziemnej w przypadku, gdy ich liczba jest ograniczona. Dostawcy usług obsługi naziemnej zamierzający świadczyć swe usługi w portach lotniczych UE muszą ponadto spełniać warunki i wymagania przewidziane w prawie krajowym danego państwa członkowskiego, w szczególności powinni uzyskać, jeżeli wymaga tego prawo krajowe, stosowną licencję lub inne zezwolenie.

Przepisy dyrektywy nr 96/67 biorą pod uwagę fakt, iż niektóre porty lotnicze, wobec ograniczenia w swej infrastrukturze, nie będą w stanie umożliwić świadczenia usług na odpowiednim poziomie, w szczególności zaś dopuścić do działania na swoim terenie co najmniej dwóch dostawców tychże usług. Z tego też powodu przepisy dyrektywy upoważniają państwa członkowskie do wydawania decyzji, zwanych wyłączeniami (*exemptions*), mocą których można ograniczyć, na określony czas, liczbę dostawców usług obsługi naziemnej lub możliwość korzystania z samoobsługi. Po przeprowadzeniu dochodzenia i po skonsultowaniu się z zainteresowanymi państwami członkowskimi Komisja wydaje decyzję, mocą której aprobuje lub nie wyłączenie zarządzone przez dane państwo. Komisja może również zażądać, by dane państwo zmieniło zakres bądź ograniczyło wyłączenia. Decyzja Komisji podlega opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich.

Przepisy dyrektywy przewidują ponadto, iż państwa członkowskie, nie naruszając obowiązków wynikających ze zobowiązań międzynarodowych, mają możliwość, w całości lub częściowo, zawiesić swe obowiązki wobec dostawców usług obsługi naziemnej lub użytkowników portów lotniczych z państw trzecich, dys-

kryminujących dostawców z państw unijnych. Państwo członkowskie ma obowiązek powiadomienia Komisji o przypadku zastosowania wobec państwa trzeciego retorsji. W sprawach dotyczących wyłączeń, Komisja ma obowiązek zasięgania opinii Komitetu Doradczego (*Advisory Committee*). Komitet obraduje pod przewodnictwem członka Komisji, zaś w jego skład wchodzą przedstawiciele państw członkowskich. Komisja może również konsultować się z Komitetem Doradczym w każdej innej sprawie dotyczącej stosowania dyrektywy nr 96/67. Dyrektywa zawiera również pewne regulacje dotyczące zasad wspólnego korzystania z infrastruktury lotniczej przez kilku dostawców usług obsługi naziemnej lub użytkowników portu lotniczego korzystających z samoobsługi.

6.8. Odpowiedzialność przewoźników lotniczych w razie wypadku

Rozporządzenie Rady nr 2027/97 z roku 1997 w sprawie odpowiedzialności przewoźników lotniczych w razie wypadku (zmienione pięć lat później rozporządzeniem Rady nr 889/2002) dostosowane było do systemu warszawskiego. Stanowi ono nadal obowiązujący reżim prawny, określający zasady odpowiedzialności cywilnej przewoźników w Unii Europejskiej. Rozporządzenie usuwa wszelkie kwotowe granice odpowiedzialności w rozumieniu art. 22 konwencji warszawskiej oraz inne limity odszkodowań za szkody na osobie pasażera, jednak – podobnie jak w konwencji warszawskiej – zwalnia przewoźnika z odpowiedzialności w przypadkach, gdy pasażer przyczynił się do powstania szkody.

Artykuł 1 rozporządzenia nr 2027/97 określa zobowiązania przewoźników lotniczych UE w związku z odpowiedzialnością za szkody poniesione przez pasażerów (śmierć lub zranienie w wypadkach), pod warunkiem że wypadek miał miejsce na pokładzie samolotu lub w trakcie jakichkolwiek operacji związanych z wsiadaniem lub wysiadaniem z samolotu. Artykuł 3.1 rozporządzenia wyraźnie stwierdza, iż odpowiedzialność przewoźnika lotniczego z tytułu strat poniesionych w wyniku śmierci, zranienia lub jakiegokolwiek innego uszkodzenia ciała pasażera spowodowanego wypadkiem, nie będzie ograniczona żadnym limitem finansowym, niezależnie od tego, czy został on określony z mocy prawa, konwencji lub umowy. Rozporządzenie nakłada na unijnego przewoźnika lotniczego obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia do wysokości granicy odpowiedzialności (100 tys. SDR), a następnie do „rozsądnego poziomu".

W przypadku wszelkich szkód, do sumy wyrażonej w ecu, równoważnej 100 tys. SDR, unijny przewoźnik lotniczy nie uwolni się od odpowiedzialności, ani jej nie ograniczy dowodząc, że on i osoby za niego działające podjęły wszelkie niezbędne kroki w celu uniknięcia szkody lub, że podjęcie takich kroków było przez niego (osoby za niego działające) niemożliwe (art. 3.2). Wyjątkiem od tej zasady jest sytuacja, gdy szkoda została spowodowana przez zranionego lub zmarłego pasażera albo, gdy do powstania szkody przyczyniło się jego zaniedbanie (art. 3.2). W przypadku śmierci, zranienia lub jakiegokolwiek innego uszkodzenia ciała pasa-

żera w wyniku wypadku, żaden przepis rozporządzenia nie oznacza, że unijny przewoźnik lotniczy jest jedyną stroną zobowiązaną do zapłacenia odszkodowania. Rozporządzenie nie ogranicza również praw unijnego przewoźnika lotniczego, związanych z dochodzeniem praw od osób trzecich, zgodnie z postanowieniami innych właściwych przepisów (art. 4).

Artykuł 5 stanowi, że przewoźnik unijny, nie później niż piętnaście dni po ustaleniu osoby fizycznej, upoważnionej do odszkodowania, dokona wymaganej wypłaty – zaliczki na poczet odszkodowania, wychodząc naprzeciw pilnym potrzebom ekonomicznym (proporcjonalnie do stopnia poniesionej szkody). Wypłata ma być dokonana bez opóźnienia i w każdym przypadku. Kwota płatności nie może być mniejsza niż 15 tys. SDR na pasażera w przypadku śmierci. Płatność zaliczkowa nie stanowi uznania odpowiedzialności i może zostać później zbilansowana przez jakiekolwiek sumy wypłacane z tytułu odpowiedzialności unijnego przewoźnika lotniczego. Nie podlega ona zwrotowi, z wyjątkiem przypadków wymienionych w art. 5.3, czyli jeżeli w wystarczający sposób dowiedziono, że osoba, która otrzymała płatność zaliczkową spowodowała lub przyczyniła się do powstania szkody przez zaniedbanie lub nie była osobą uprawnioną do odszkodowania.

Przewoźnik ma obowiązek, zgodnie z art. 6 w biurach agentów przewoźników lotniczych UE, biurach podróży oraz miejscach odprawy i punktach sprzedaży, udostępnić pasażerom na każde żądanie wszystkie przepisy dotyczące odpowiedzialności oraz odszkodowań. Dokument w postaci biletu lub jego ekwiwalent musi zawierać streszczenie wymogów w prostym, zrozumiałym języku. Taki zapis niektóre państwa UE uznały za niewystarczający i wprowadziły własne przepisy krajowe (zalecenia lub wytyczne), stanowiące uszczegółowienie postanowień rozporządzenia. Na przykład Wielka Brytania wydała w tym celu rekomendację dla swych przewoźników, w której zezwala na stosowanie dowolnej formy informowania pasażerów; informacje muszą być jednak przekazane pasażerom w miejscu zakupu biletu i umieszczone na karcie wejścia na pokład, którą otrzymuje pasażer (tzw. *boarding card*)[141].

Istotny jest także, w szczególności dla konkurencji, zapis art. 6.3 stanowiący, że przewoźnicy spoza UE operujący do/z/lub w ramach UE, którzy nie stosują postanowień przewidzianych w rozporządzeniu (art. 3 i art. 5) muszą o tym poinformować pasażerów na piśmie w sposób wyraźny i przejrzysty w czasie nabywania biletu. Przewoźnicy obowiązani są dostarczyć pasażerom broszurę zawierające ich warunki. Fakt, iż ograniczenie odpowiedzialności jest oznaczone tylko na dokumencie biletowym lub jego odpowiedniku nie będzie stanowić wystarczającej informacji. Faktycznie oznacza to, że przewoźnicy spoza UE zostali w pewien sposób zobligowani do antyreklamy w momencie bezpośredniego kontaktu z pasażerem informując go, iż stosują warunki dla niego mniej korzystne. Można to z kolei traktować jako wzmocnioną reklamę dla przewoźników wspólnotowych.

[141] Por.: DETR – environment transport regions. DETR guidance on compliance with Council Regulation 2027/97 DETR Aviation Group – MLD3, London 10.08.98.

Przewoźnicy spoza UE mogą jednak w swoich warunkach przewozu przyjąć unijne zasady dotyczące odpowiedzialności[142].

Rozporządzenie nr 2027/97, chociaż nadal obowiązuje w wersji z 1997 roku, zostało zmodyfikowane na skutek zmian systemu warszawskiego zapoczątkowanych na konferencji ICAO w Montrealu[143] w maju 1999 roku. Tekst nowej konwencji montrealskiej UE podpisała jako jedna z pierwszych już w grudniu 1999 roku z zamiarem ratyfikacji. Okazało się, że wprowadzenie przez nią szeregu zmian w kwestii odpowiedzialności przewoźnika lotniczego spowodowało, iż rozporządzenie z 1997 roku wymaga istotnych nowelizacji[144].

30 maja 2002 roku zostało ogłoszone rozporządzenie Rady nr 889/2002 o odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w odniesieniu do przewozu pasażerów i ich bagażu oparte na postanowieniach konwencji montrealskiej. Ma ono na celu przede wszystkim zapewnienie właściwego poziomu odszkodowań pasażerskich w razie wypadków lotniczych, ale także wprowadza wiele innych postanowień wzmacniających ochronę pasażerów i ich rodzin, m.in. ujednolica zasady wypłaty odszkodowań w przypadku uszkodzenia, zagubienia czy opóźnienia wydania bagażu pasażera oraz potwierdza utrzymanie zapisów znoszących rozbieżności pomiędzy wewnętrznym a międzynarodowym rynkiem lotniczym w kwestii poziomu i zasad odpowiedzialności przewoźnika lotniczego.

6.9. Zasady przyznawania rekompensaty pasażerom niezabranym na pokład

Rozporządzenie Rady nr 295/91 wydane w 1991 roku przyznało pasażerom, posiadającym ważny bilet i potwierdzoną rezerwację, minimalne świadczenia w razie odmowy przyjęcia na pokład (*denied boarding compensation*), czyli prawo do rekompensaty finansowej, wyboru pomiędzy alternatywnym lotem przy najbliższej możliwości, zmianą trasy (*re-routing*) lub zwrotem kosztów podróży, jeżeli z powodu opóźnienia straciła ona sens. Rozporządzenie zostało oparte na kilku podstawowych zasadach:

– wszyscy przewoźnicy wykonujący rejsy regularne z portu lotniczego położonego na terytorium UE powinni stosować jednakowe standardy dla pasażerów, którym odmówili przyjęcia na pokład;

– przewoźnik lotniczy powinien być zobowiązany do ustalenia zasad wejścia na pokład w przypadku zawyżonej liczby dokonanych rezerwacji (*overbooking*);

– w przypadku odmowy wejścia na pokład powinny zostać jasno określone prawa pasażerów, w tym zasady rekompensaty;

---

[142] European Council Regulation (EC) no. 2027/97 (effective 17.10.98), Essential Documents on International Air Carrier Liability, IATA, June 1999.

[143] M. Polkowska, *Umowa przewozu lotniczego...*, op. cit., s. 122 i następne.

[144] 2000/0145–COD oraz COM 2001 273.

– pasażerowie powinni być właściwie poinformowani o przysługujących im prawach.

Rozporządzenie ma zastosowanie w przypadku, gdy odlot ma nastąpić z portu lotniczego znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, na którym obowiązuje prawo wspólnotowe, niezależnie od państwa, w którym ma siedzibę przewoźnik lotniczy, narodowości pasażera oraz miejsca docelowego (art. 1). Reguluje ono także zasady postępowania w przypadku odmowy przyjęcia na pokład na rejs (lot) sprzedany jako część podróży pakietowej (art. 5).

W artykule 3 rozporządzenia przewoźnik został zobowiązany do ustalenia szczegółowych zasad postępowania, z uwzględnieniem interesów pasażerów (np. niepełnosprawnych, z towarzyszącymi dziećmi), którym musi zostać przyznany priorytet wejścia na pokład w przypadkach, gdy rezerwacje przekraczają liczbę wolnych miejsc. Pasażer ma prawo wyboru pomiędzy:

– zwrotem bez potrącania kosztu biletu za część niewykonanej podróży;

– zmianą trasy do miejsca docelowego przy najbliższej okazji;

– zmianą trasy w terminie późniejszym zgodnie z wyborem pasażera.

Z drugiej strony przewoźnik został zobowiązany do natychmiastowego zapłacenia pasażerowi (w przypadku odmowy przyjęcia na pokład) minimalnego odszkodowania w wysokości: 150 ecu na loty do 3500 km, 300 ecu na loty ponad 3500 km – mając na względzie miejsce docelowe określone w bilecie (art. 4). Przewoźnik ma obowiązek nie tylko wypłacenia odszkodowania, lecz również opieki nad pasażerem, udzielenia mu wszelkiej pomocy oraz świadczenia nieodpłatnie dodatkowych usług (art. 6). Przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do odszkodowania za odmowę przyjęcia na pokład w przypadkach, gdy pasażer podróżuje nieodpłatnie lub posiada bilet zniżkowy, wykupiony w taryfie niedostępnej bezpośrednio lub pośrednio ogółowi pasażerów (art. 7).

Pasażerowie mogą również, mimo rekompensaty otrzymanej od przewoźnika, dochodzić swoich roszczeń na zasadach ogólnych (art. 9), z wyjątkiem tych, którzy przyjęli odszkodowanie zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu[145].

Wydanie rozporządzenia ujednoliciło minimalne zasady ochrony praw pasażerów. Jednak w praktyce okazało się ono niewystarczające i nie powstrzymuje skutecznie przewoźników w stosowaniu praktyk na szkodę konsumentów. Zapisy rozporządzenia nie obejmują np. rekompensaty dla pasażerów w przypadku odwoływania rejsów z przyczyn handlowych (ekonomicznych) ani długich opóźnień, nie dotyczą także rejsów nierozkładowych oraz czarterowych[146].

---

[145] *Rozporządzenie Rady nr 295/91 z 4 lutego 1990 r. ustanawiające wspólne zasady systemu odszkodowań dla pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład w regularnych przewozach lotniczych*, Dz. Urz., nr L 036 08, /02/1991.

[146] M. Polkowska, I. Szymajda, op. cit., s. 65 i następne.

7. MIĘDZYNARODOWE I EUROPEJSKIE UREGULOWANIA W POLSKIEJ USTAWIE PRAWO LOTNICZE

7.1. Międzynarodowe a krajowe prawo lotnicze

Ustawa prawo lotnicze uchwalona 3 lipca 2002 roku to struktura złożona z różnych gałęzi prawa publicznego i prywatnego, wewnętrznego i międzynarodowego, a także prawa pracy i innych dziedzin prawnych regulujących działalność lotnictwa. Ustawa weszła w życie 17 listopada 2002 roku zastępując obowiązującą przez 40 lat ustawę z 31 maja 1962 roku. Ustawa z 2002 roku jest zgodna z prawem międzynarodowym i opiera się przede wszystkim na regulacjach trzech systemów: przepisach konwencji chicagowskiej (system chicagowsko-bilateralny – rozdział 2), Unii Europejskiej – patrz rozdział 6 (w tym przepisach technicznych EASA – Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego) i przepisach konwencji warszawskiej wraz z instrumentami z nią związanymi (system warszawski) – patrz rozdział 3. Niektóre normy prawne UE zostały bezpośrednio wprowadzone do tekstu ustawy, inne są wprowadzane poprzez przepisy wykonawcze. Ustawa prawo lotnicze nie jest jednak w całości powtórzeniem prawa UE, gdyż ma ona zastosowanie również w relacjach Polski z krajami trzecimi, których prawo unijne nie obejmuje. Ponadto ustawodawca polski uwzględnił zmiany w konwencji chicagowskiej dotyczące postępowania w przypadku naruszenia suwerenności powietrznej przez cywilne statki powietrzne (art. 3bis) oraz unormowania nadzoru technicznego, gdy statek powietrzny jest użytkowany przez właściciela umiejscowionego w innym państwie niż państwo rejestracji statku (art. 83bis). W ustawie i w delegacjach ustawowych uwzględniono ponadto zagadnienia unormowane w nowych załącznikach do konwencji chicagowskiej z 1944 roku: nr 16 o ochronie środowiska, nr 17 o ochronie lotnictwa i nr 18 o bezpiecznym transporcie lotniczym materiałów niebezpiecznych.

W niezbędnym zakresie dostosowano prawo lotnicze do zobowiązań wynikających z międzynarodowego lotniczego prawa karnego (patrz rozdział 4). Postulaty związane z integracją z UE w nowym prawie zostały zrealizowane, niemniej jednak w paru przypadkach wdrażanie prawa UE może stworzyć problemy. Złożoność struktury prawa lotniczego polega na jego wielopłaszczyznowości i różnych źródłach aktów prawnych. Akty prawne mają też różny podmiotowy, przedmiotowy i terytorialny zakres stosowania.

W Polsce zasady stanowienia prawa określone są przez konstytucję RP, przewidującą, poza ustawami sejmowymi, wydawanie przez wskazane organy rozporządzeń na podstawie odpowiednich delegacji ustawowych oraz zarządzeń niebędącym prawem wiążącym ogół obywateli, a jedynie podległe jednostki. Ministrem właściwym do spraw transportu, w tym lotnictwa jest obecnie minister infrastruktury. Jego kompetencje w zakresie przewozu lotniczego określają właściwe ustawy (np. ustawa o Przedsiębiorstwie Państwowym Porty Lotnicze), najważniejsza z nich to prawo lotnicze.

7.2. Ustawa prawo lotnicze

7.2.1. Definicje, przepisy międzynarodowe, właściwość prawa

W rozdziale pierwszym zostały ustalone takie kwestie, jak: zakres regulacji, definicje, umowy i przepisy międzynarodowe, zwierzchnictwo w przestrzeni powietrznej i właściwość prawa. Z treści artykułu 1 wynika, iż do chwili obecnej nie ma powszechnie sformułowanej i uznanej definicji prawa lotniczego. Ustęp 1 artykułu 1 określa zakres przedmiotowy ustawy, która reguluje stosunki prawne z zakresu lotnictwa cywilnego. W ustawie brak jest definicji lotnictwa cywilnego, ale nie ma jej nawet w konwencji chicagowskiej; mówi się tam natomiast o statkach powietrznych cywilnych i państwowych. Konwencja chicagowska w artykule 3 lit. b zawiera następującą definicję państwowego statku powietrznego: „*statki powietrzne używane w służbie wojskowej, celnej i policyjnej uważa się za statki powietrzne państwowe*". Artykuł 3 lit. a konwencji stanowi, że: „(...) *niniejsza konwencja stosuje się wyłącznie do cywilnych statków powietrznych, nie stosuje się zaś do statków powietrznych państwowych*". W związku z tym, że jak stanowi artykuł 1 konwencji „*umawiające się państwa uznają, że każde państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium*" oraz artykuł 4 ustawy, który stanowi, że „*Rzeczpospolita Polska ma całkowite i wyłączne zwierzchnictwo w swojej przestrzeni powietrznej*" – państwo ma prawo decydować o tym, kto będzie korzystał z przestrzeni powietrznej i na jakich zasadach. Jeżeli chodzi o obce lotnictwo cywilne, musi działać ono w tej przestrzeni na zasadach określonych polskim prawem (art. 1, ust. 3). Definicja państwowych statków powietrznych w konwencji jest ujęta dość wąsko – nie obejmuje np. statków powietrznych używanych przez straż graniczną czy straż pożarną, które w ustawodawstwach wewnętrznych wielu państw (też w art. 2, pkt 2 ustawy prawo lotnicze) są zaliczane również do statków powietrznych państwowych. Określenie „państwowe" w odniesieniu do lotnictwa może być stosowane również w znaczeniu cywilistycznym i w tym kontekście statek powietrzny państwowy (będący własnością podmiotów państwowych) może być cywilnym statkiem powietrznym. Jednak zarówno ustawa prawo lotnicze (art. 2, pkt 2), jak i konwencja chicagowska definicję państwowego statku powietrznego ujmują w sposób funkcjonalny, nie przesądzając o stosunkach właścicielskich.

Zapis artykułu 1, ust. 5 ustawy jest konsekwencją ujęcia funkcjonalnego definicji państwowego statku powietrznego, gdyż ani konwencja paryska ani chicagowska nie definiują pojęcia statku powietrznego. Definicja statku powietrznego w ustawie prawo lotnicze różni się od definicji przyjętej w załącznikach do konwencji chicagowskiej tym, że zamiast „powierzchni ziemi" wymienia „podłoże", co obejmuje też wody i obiekty na powierzchni ziemi lub wody. Podobną definicję

zawierają też przepisy JAR-1[147]. Według niektórych prawników, brak definicji statku powietrznego w ustawie prawo lotnicze powoduje szereg wątpliwości, np. czy silnik do statku powietrznego należy traktować jako jego część składową (art. 47 kc), przynależność (art. 51 kc) czy oddzielną rzecz.

Konwencja chicagowska ustala wprawdzie ogólną definicję państwowego statku powietrznego, nie wyklucza jednak z niej statków używanych przez inne służby państwowe. W przypadku, gdy jest on używany np. do prowadzenia działalności gospodarczej (komercyjnej) przestaje być statkiem państwowym, a więc podlega przepisom ustawy i wyłączenie na mocy ust. 4 nie ma zastosowania. Analogicznie lotnisko lotnictwa państwowego traci swój charakter, jeżeli startują i lądują na nim cywilne statki powietrzne (lotnisko współużytkowane). W takim zakresie w jakim są używane przez lotnictwo cywilne powinny podlegać przepisom właściwym dla lotnictwa cywilnego. Konwencja chicagowska (art. 4) przewiduje także sytuację odwrotną. Nakłada bowiem na państwo przynależności statku powietrznego ogólny zakaz używania lotnictwa cywilnego dla celów niezgodnych z celami konwencji. Zakazem tym objęte jest m.in. używanie statków powietrznych, występujących jako statki cywilne, do wykonywania zadań związanych ze służbą państwową i omijanie w ten sposób obowiązku uzyskiwania zezwoleń na loty statków państwowych (traktowanych bardziej restryktywnie). Zakaz ten obejmowałby też wykonywanie pod pozorem działalności lotnictwa cywilnego wszelkiego rodzaju akcji wojskowych, dywersyjnych czy szpiegowskich.

Ustawa prawo lotnicze przyjęła koncepcję wyraźnego oddzielenia nadzoru nad lotnictwem cywilnym (art. 16, ust. 2 ustawy) od nadzoru nad lotnictwem państwowym, powierzając zarówno jeden, jak i drugi właściwym ministrom. Obecnie nie ma oddzielnej ustawy o lotnictwie państwowym, a ustawa prawo lotnicze obejmuje stosunki prawne z zakresu lotnictwa cywilnego. Część jednak zagadnień nakłada się na siebie, a wiele przepisów ustawy ma zastosowanie również do lotnictwa państwowego. Aby uniknąć szczegółowego regulowania zagadnień, które nie są przedmiotem tej ustawy (m.in. lotnictwa państwowego), ustęp 7 umożliwia wydanie odpowiednich przepisów wykonawczych.

Nowe prawo lotnicze zawiera także szereg innych definicji przejętych z przepisów międzynarodowych, głównie z konwencji chicagowskiej i aktów wydanych na jej podstawie przez ICAO; dotyczą one m.in. przewozu lotniczego, którym jest przewóz pasażerów, bagażu, towarów lub poczty wykonywany statkiem powietrznym, z tym warunkiem, że przepisy dotyczące tego przewozu stosuje się również do nieodpłatnych przewozów wykonywanych przez przewoźnika lotniczego. Ale w prawie międzynarodowym brak jest definicji przewoźnika lotniczego. Załącznik 9 konwencji chicagowskiej powołując się na artykuł 96 konwencji wspomina o przewoźniku jako o każdym przedsiębiorstwie transportu lotniczego, które świadczy i wykonuje rozkładowe międzynarodowe przewozy lotnicze. Artykuł 96, lit. c

[147] JAR-1 – definicje i skróty, europejskie wymagania bezpieczeństwa lotniczego ustanowione przez Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA).

ustala, iż wyrażenie „linia lotnicza" oznacza „każde przedsiębiorstwo transportu lotniczego oferujące lub wykonujące międzynarodową służbę powietrzną" – chodzi przy tym o służbę regularną. Według rozporządzenia UE przewoźnikiem lotniczym jest przedsiębiorstwo transportu lotniczego z ważną licencją eksploatacyjną. ICAO proponuje zdefiniować pojęcie przewoźnika jako przedsiębiorstwo, które zajmuje się świadczeniem usług przewozu statkiem powietrznym za wynagrodzeniem lub tytułem najmu. Według ustawy prawo lotnicze przewoźnikiem jest podmiot uprawniony do wykonywania przewozów lotniczych na podstawie koncesji (w przypadku polskiego przewoźnika lub na podstawie odpowiedniego aktu właściwego organu obcego państwa – w przypadku obcego przewoźnika). Wynika z tego, że podmiot wykonujący przewozy statkami powietrznymi bezsilnikowymi (ultralekkimi) bądź nie posiadający odpowiedniego aktu państwa obcego nie jest przewoźnikiem lotniczym w rozumieniu prawa lotniczego. Jest natomiast przewoźnikiem według prawa cywilnego, jeżeli w ramach działalności swego przedsiębiorstwa wykonuje zarobkowo usługi przewozu osób lub rzeczy na podstawie umowy o dzieło, czy umowy zlecenia. Jeżeli ktoś, nie mając koncesji wykonuje przewozy lotnicze nie w ramach przedsiębiorstwa w świetle polskiego prawa lotniczego nie jest uważany za przewoźnika.

Artykuł 2, pkt 4 ustawy zawiera także definicję lotniska. W tym dziale wprowadzono ponadto pojęcie lotów handlowych, związanych z lądowaniem handlowym, czyli lądowaniem w celu zabrania lub pozostawienia pasażerów, bagażu, towarów lub poczty przewożonych odpłatnie. Regularny przewóz lotniczy i przewóz czarterowy zdefiniowano z uwzględnieniem określeń przyjętych przez ICAO i UE. Nie zdefiniowano innych usług wykonywanych przy użyciu statków powietrznych, takich jak prace lotnicze (*aerial works*) chociaż wprowadzono definicje niektórych innych usług związanych z zarządzaniem lotniskiem i z obsługą naziemną.

Artykuł 2 w pkt. 18a definiuje obowiązek użyteczności publicznej dla przewoźników jako zobowiązanie przewoźnika lotniczego do zapewnienia świadczenia usług przewozu lotniczego (patrz także art. 197 ustawy). Obowiązek użyteczności publicznej, określony jako obowiązek służby publicznej, jest uregulowany w rozporządzeniu Rady nr 2408/92. Artykuł 2 pkt 18b ustawy stanowi, iż obowiązek użyteczności publicznej polega na zobowiązaniu zarządzającego lotniskiem do zapewnienia funkcjonowania lotniska z zachowaniem określonych wymagań, których zarządzający podmiot nie spełniałby kierując się jedynie interesem handlowym. Sytuacja podmiotu zarządzającego lotniskiem jest zupełnie inna niż wyżej przedstawiona sytuacja przewoźnika. Zarządzający lotniskiem jest bowiem związany położeniem lotniska, nie może go po prostu „przesunąć". Organ administracji państwowej nie ma alternatywy, nie może ustanowić obowiązku użyteczności publicznej na innym lotnisku położonym np. o kilkaset kilometrów dalej.

W rozdziale 2 ustawy znalazł się tylko jeden artykuł poświęcony umowom i przepisom międzynarodowym. Przepis artykułu 3, ust. 1 ma charakter deklaratoryjny, gdyż umowy zawarte przez Polskę nie mogą być w zakresie ich stosowania

ważnie uchylone przez ustawę. Zawierając umowę międzynarodową państwo tym samym zobowiązuje się do jej realizowania, m.in. przez zmianę lub uchylenie zastosowania sprzecznych z nią ustaw. Uchylenie zastosowania ustawy przez umowę międzynarodową nie musi wiązać się z wydaniem przez państwo specjalnego aktu ustawodawczego. Trzeba pamiętać o tym, iż w konstytucji RP mówi się nie o uchwałach, ale o prawie stanowionym (czym są np. załączniki do konwencji chicagowskiej, czy dyrektywy Rady UE). Ustęp 5 zalicza tu normy (*regulations*), standardy (*standards*) z wyłączeniem zaleceń (*recommended practices*).Widać stąd, iż powtarzając za dotychczasowym prawem zasadę priorytetu stosowania umów międzynarodowych, przyjęto nowe sformułowania określające bardziej szczegółowo sposób ich wdrażania, a także stosowania przepisów ustalanych przez organizacje międzynarodowe, w postaci niezbędnych rozporządzeń wykonawczych oraz specjalistycznych przepisów podlegających ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego (nie w Dzienniku Ustaw). Zgodnie z ogólnymi zasadami legislacji do wydawania rozporządzeń potrzebne są nadal dodatkowe delegacje szczegółowe, niezbędne do procedur wdrażania obszernych i ciągle zmieniających się przepisów specjalistycznych. Pomogą one niewątpliwie rozwiązywać liczne problemy, z jakimi władze lotnicze spotykały się w dotychczasowej praktyce. Warto pamiętać o tym, iż obowiązki państw członkowskich, kompetencje Unii Europejskiej i właściwe procedury dotyczące konsultacji w sprawach stosunków lotniczych z państwami spoza UE oraz współdziałania w tych sprawach w organizacjach międzynarodowych określone zostały w decyzji Rady nr 50/80[148]. W praktyce odnośne postanowienia nie są rygorystycznie przestrzegane, zwłaszcza w odniesieniu do stosunków dwustronnych; w ramach organizacji międzynarodowych, np. ICAO współdziałanie jest na ogół realizowane. Pomimo braku w Polsce przepisów w tych sprawach, polskie władze lotnicze współdziałają na forum organizacji międzynarodowych (w szczególności ICAO) z władzami lotniczymi państw europejskich z racji uczestnictwa w ECAC, który ściśle współpracuje z UE.

Ministrowi umożliwiono wydanie przepisów wykonawczych w przypadku, gdy pojawi się np. nowy załącznik do konwencji chicagowskiej czy poprawka samej konwencji, a delegacje zawarte w ustawie nie będą wystarczające. Przepis artykułu 3, ust. 1 nie obejmuje umów nieratyfikowanych, do których należą wszystkie dwustronne umowy lotnicze, wymagające ratyfikacji Rady Ministrów. Umowy te w świetle prawa międzynarodowego należy uważać za tak samo wiążące dla państwa. Materia ta jednak dotyczy na ogół spraw leżących, zgodnie z prawem wewnętrznym, w kompetencji organów rządowych. W przyszłości jednak, w przypadku wchodzenia także w sferę regulacji ustawowych, umowy te mogłyby wymagać ratyfikacji parlamentu, zgodnie z konstytucją i ustawą o umowach międzynarodo-

[148] Decyzja Rady nr 50/80 z 20 grudnia 1979 ustalająca procedurę konsultacji pomiędzy państwami członkowskimi i krajami trzecimi w zakresie transportu lotniczego i współpracy z organizacjami międzynarodowymi, Dz. Urz., nr L 018, 24/01/1980.

wych[149]. W ustępie 3 nowe prawo stanowi, że jeżeli umowy międzynarodowe lub uchwały przewidują jednakowe traktowanie podmiotów polskich i obcych, należy to uwzględnić także w aktach wykonawczych. W ustępie 4 upoważniono ministra do wprowadzania, w drodze rozporządzenia, międzynarodowych wymagań o charakterze specjalistycznym, dotyczących zwiększenia bezpieczeństwa i efektywności działania lotnictwa, ustalanych m.in. przez ICAO, JAA, czy EASA. Zarówno uchwały organizacji międzynarodowych, jak i wymagania międzynarodowe zostały określone jako przepisy międzynarodowe (art. 3, ust. 5). Ogólnie można powiedzieć, że nowe prawo stoi na gruncie zasady uproszczenia procedury wdrażania przepisów międzynarodowych, w tym bardzo obszernych przepisów technicznych.

Ustawa prawo lotnicze stanowi (zgodnie z konwencjami paryską i chicagowską), że RP ma całkowite i wyłączne zwierzchnictwo w swojej przestrzeni powietrznej (art. 4, ust.1). Terytorium RP od terytoriów innych państw oddziela pionowa powierzchnia przechodząca przez linię graniczną. Przebieg granicy państwowej został określony w umowach międzynarodowych oraz innych przepisach[150]. Zasada zwierzchnictwa, zwana również zasadą suwerenności, polega na tym, że państwo posiada całkowitą władzę na swoim terytorium. Może więc swobodnie dysponować swoją przestrzenią powietrzną, zakazywać, nakazywać, zezwalać i podejmować wszelkie działania pod warunkiem, że nie są one zakazane przez prawo międzynarodowe. Udostępnianie przestrzeni powietrznej zależy od woli państwa i żadne państwo nie zezwala na korzystanie ze swej przestrzeni powietrznej przez obce samoloty bez wyraźnej zgody. Warunki korzystania z tej przestrzeni reguluje zarówno krajowy porządek prawny, jak i umowy międzynarodowe, których państwo jest stroną. Zgoda na związanie się umową międzynarodową (wielostronną czy dwustronna) stanowi akt woli państwa. Przyjęto zasadę, że cywilna władza lotnicza wykonuje główne funkcje wynikające ze zwierzchnictwa Rzeczypospolitej Polskiej w przestrzeni powietrznej, zaś władza wojskowa ma jedynie zastrzeżone określone uprawnienia podyktowane potrzebami umacniania obronności państwa. Jest to zgodne z koncepcją przyjętą w konwencji chicagowskiej oraz stosowane w Unii Europejskiej.

Polski państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym działa w polskiej przestrzeni powietrznej, czyli wykonuje jedno z zadań wynikających ze zwierzchnictwa powietrznego, o którym mowa w artykule 4. Te zadania mogą być (na podstawie umów międzynarodowych) rozciągnięte poza polską przestrzeń powietrzną (np. na przestrzeń powietrzną nad morskimi wodami międzynarodowymi) lub też wykonywane przy pomocy organów międzynarodowych bądź organów zarządzania ruchem lotniczym innych państw. Zasada całkowitego i wyłącznego zwierzchnictwa RP w polskiej przestrzeni powietrznej zostaje zachowana, gdyż to państwo wyraża zgodę na związanie się umową międzynarodową, na mocy której przeka-

---

[149] Ustawa prawo prywatne międzynarodowe z 12 września 1965 r.; DzU z 1965 r., nr 46, poz. 290 z późn. zmianami.

[150] Ustawa z 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej, DzU z 1990 r., nr 78, poz. 461, z późniejszymi zmianami.

zuje część swoich kompetencji (art. 5). Wprowadzenie powyższych zasad do polskiego prawa lotniczego stało się niezbędne, m.in. w związku z tworzeniem zintegrowanego europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym w ramach europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol)[151]. Polska przystąpiła do Eurocontrol 17 listopada 2003 roku, a status równoprawnego członka tej organizacji uzyska w 2004 roku po zakończeniu procesu ratyfikacyjnego tej międzynarodowej konwencji. Członkostwo w Eurocontrol ma szczególny wymiar również ze względu na rolę, jaka została wyznaczona tej organizacji przez Unię Europejską w realizacji projektu mającego na celu utworzenie tzw. Wspólnej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (*Single European Sky* – SES) zakładającej jednolite cywilno-wojskowe (kompatybilne z NATO) zarządzanie przestrzenią powietrzną.

Przepisy rozdziału 3 zostały oparte o artykuły 11 i 12 konwencji chicagowskiej, które stanowią o tym, iż każde państwo stosuje własne przepisy w kwestiach ruchu lotniczego (przybycia, pobytu i opuszczania statków powietrznych) na jego terytorium. Wobec pasażerów, załóg i towarów stosuje się także przepisy prawa miejscowego (art. 13 konwencji). Każde państwo może też określić warunki korzystania z jego portów lotniczych i udogodnień dla żeglugi powietrznej (art. 15 konwencji). Przynależność państwowa statków powietrznych, jako stała więź łącząca statek z państwem rejestracji, powinna stanowić element decydujący o zastosowaniu prawa państwa przynależności – prawa flagi przy ocenie zdarzeń mających miejsce na pokładzie statku powietrznego. Polskie prawo może zawierać normy kolizyjne, nakazujące stosowanie obcego prawa. Normy kolizyjne zawarte są nie tylko w prawie lotniczym, ale i w innych ustawach, np. prawie o wykroczeniach, prawie wekslowym i czekowym bądź prawie morskim. W normach tych wskazanie państwa flagi jest nakazem zastosowania prawa materialnego. W artykule 6 ustawy wskazane zostało prawo materialne, a normy kolizyjne mogą być potrzebne tylko do ustalenia, czy strony mają możliwość wyboru obcego prawa.

Ustawodawca uczynił zadość zarówno zobowiązaniom międzynarodowym Polski, jak i najistotniejszym wymogom bezpieczeństwa i porządku żeglugi powietrznej (art. 7). Jak bowiem stanowi artykuł 12 konwencji chicagowskiej każde umawiające się państwo zobowiązuje się zastosować właściwe środki w celu zapewnienia, by każdy statek powietrzny przelatujący nad jego terytorium lub manewrujący w granicach jego terytorium, jak również każdy statek powietrzny noszący znak jego przynależności państwowej (niezależnie od miejsca, w którym się znajduje) musiał stosować się do obowiązujących w danym miejscu reguł i przepisów, dotyczących lotu i manewrowania statków powietrznych. Artykuł 8 prawa lotniczego uznaje, że do statku powietrznego przebywającego w granicach obcego

[151] Dyrektywa Rady nr 93/65 z 19 lipca 1993 r. Dz. Urz., nr L 187, 29/07/1993 w sprawie definicji i korzystania ze zgodnych warunków technicznych przy nabywaniu sprzętu i systemów zarządzania ruchem lotniczym, a także dyrektywa Rady nr 97/15 z 25 marca 1997 r. w sprawie przyjęcia standardów organizacji EUROCONTROL oraz zmieniająca dyrektywę Rady nr 93/65, Dz. Urz., nr L 095, 10/04/1997.

państwa mają zastosowanie przepisy tego obcego państwa, a nie państwa, którego ten statek ma przynależność państwową. Artykuł 9 przewiduje ściganie, zgodnie z polskim prawem karnym, przestępstw i wykroczeń przeciwko przepisom ruchu lotniczego.

Przepisy artykułu 9 stanowią lex specialis wobec obowiązującego kodeksu karnego. Przepis ten rozszerza znacznie zakres zastosowania prawa polskiego do wykroczeń popełnionych za granicą, częściowo w celu zapewnienia respektowania polskich przepisów prawa lotniczego przez osoby mające związek z eksploatacją polskich statków powietrznych, częściowo zaś dla zapewnienia ścigania w Polsce wykroczeń przeciwko przepisom ruchu lotniczego obowiązującym w obcych państwach i na obszarach niczyich (także gdy popełniono wykroczenia przy użyciu obcych statków powietrznych).

Prawo lotnicze nie uchyla przepisów kodeksu karnego i prawa o wykroczeniach. Wszelkie wykroczenia byłyby więc karalne w razie ich popełnienia na polskich statkach powietrznych również w braku omawianego przepisu. Przepis ten rozszerza jednak zastosowanie polskiego prawa w odniesieniu do przestępstw karno-sądowych. Uzasadnia on ściganie w Polsce obywateli polskich i obcych za przestępstwa przeciwko prawu lotniczemu i przestępstwa polegające na naruszeniu przepisów ruchu lotniczego popełnione za granicą (niezależnie od tego, czy dany czyn uznawany był za przestępstwo w obszarze, w którym dany statek znajdował się, i czy statek powietrzny w obszarze niczyim był, czy nie był uznany przez państwo przynależności za podlegający jego władzy).

Jeszcze konwencja paryska z 1919 roku potwierdziła uznanie dwóch rodzajów zwierzchnictwa: nad terytorialną przestrzenią powietrzną i na statkach powietrznych oraz zasadę odpowiedzialności państwa flagi. Od tej pory zasada, iż statki powietrzne muszą mieć określoną i jedyną przynależność państwową, związaną z rejestracją w określonym państwie, zostaje przyjęta lub uwzględniona niemal we wszystkich ustawodawstwach, w tym i polskim. Osoby wchodzące na pokład powinny wiedzieć, jakiemu prawu podlegają podczas lotu. Również zmiany programu lotu dokonane przez samą załogę nie powinny wywierać wpływu na zastosowanie takiego czy innego prawa, na zakres odpowiedzialności członków załogi. Dlatego ważne jest, aby istniała możliwość zastosowania właściwego prawa wobec osób zatrudnionych na pokładzie statku powietrznego. Przepis ten pozostawia stronom możliwość wyboru prawa, wynikającą z ogólnych norm międzynarodowego prawa prywatnego, a w wyniku braku takiej umowy – uznaje kompetencje prawa państwa flagi (art. 10).

W artykule 12 ustawy określono, prawo jakiego państwa ma być stosowane przy rozpatrywaniu roszczeń o zapłatę wynagrodzenia za pomoc udzieloną przez statek powietrzny lub temu statkowi; podobne zapisy zawiera kodeks morski.

Artykuł 13 ustawy ustala, jakie prawo należy stosować do umów o przewóz lotniczy oraz do roszczeń z tytułu szkód powstałych w czasie wykonywania tych umów. Artykuł ten nie nakazuje bezwzględnie stosowania prawa polskiego, gdyż dopuszcza możliwość wyboru prawa przez strony. Jeżeli strony nie wybrały innego

prawa właściwego dla umowy, stosuje się prawo polskie. W przypadku jednak wyboru innego prawa, strony w umowie powinny przewidzieć również właściwość innego sądu (lub arbitrażu), gdyż nie jest możliwe w praktyce, aby sąd polski rozpatrywał spory wynikające z umowy (roszczenia z tytułu szkód) według prawa obcego państwa. Należy także wziąć pod uwagę umowy międzynarodowe, np. artykuł 32 konwencji warszawskiej z 12 października 1929 roku, który stanowi, iż „(...) *wszelkie umowy o przewóz i wszystkie poprzedzające szkodę umowy szczególne, na mocy których strony uchylałyby prawidła niniejszej konwencji bądź przez określenie prawa, które powinno być zastosowane, bądź przez zmianę prawideł dotyczących kompetencji – są nieważne*". Tak więc w umowie o przewóz (przy ograniczeniu odpowiedzialności przewoźnika) strony umowy nie mogą wybierać żadnego innego prawa poza przepisami z konwencji, jeżeli to inne prawo miało uchylać postanowienia konwencji w kwestiach dotyczących odpowiedzialności przewoźnika. Jedynie przy przewozie towarów konwencja przewiduje klauzule rozjemcze, tzn. w przypadku sporu – postępowanie rozjemcze, nie sądowe.

Cechą charakterystyczną konstrukcji artykułu 14 o prawie właściwym dla oceny stosunków cywilnoprawnych jest to, że nie mówi się tu o państwie, lecz o miejscu rejestracji. Miejsce rejestracji jednak de facto znajduje się na terytorium państwa, w którym statek jest zarejestrowany. Nie oznacza to jednak, że została utworzona niepożądana forma fikcji prawnej, tzn. nastąpiło jedynie zrównanie sytuacji prawnej. Nie przesądza się tu właściwości prawa, któremu podlega dane zdarzenie, a pozostawia się je do rozstrzygnięcia ogólnym normom kolizyjnym. Tę konstrukcję prawną stosuje się w odniesieniu do wszystkich zdarzeń, łącznie z czynnościami prawnymi mającymi miejsce nie tylko w locie, lecz również w czasie pobytu statku na obszarze niczyim. Nie przesądza ona właściwości prawa, a jedynie daje podstawę do jej określenia w świetle ogólnych reguł kolizyjnych, tam gdzie reguły te nawiązują do miejsca zdarzenia.

7.2.2. Administracja lotnictwa cywilnego

Dział drugi dotyczy administracji lotnictwa cywilnego i ustanawia wielostopniowy nadzór nad lotnictwem cywilnym. Minister właściwy do spraw transportu jest naczelnym organem państwa we wszystkich sprawach lotnictwa cywilnego, z zachowaniem uprawnień innych ministrów (art. 16, ust.1). Jego podstawowym zadaniem jest sprawowanie nadzoru nie tylko nad polskim lotnictwem cywilnym, ale również nad działalnością obcego lotnictwa cywilnego w granicach przewidzianych prawem (ust. 2). Wnioskuje on także do Rady Ministrów o przyjęcie programu rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych (ust. 3)[152]. Nadzór jest sprawowany przez ministra w zakresie ustalonym w niniejszej ustawie i innych

[152] Ustawa z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Radzie Ministrów – art. 33, DzU z 2003 r., nr 24, poz. 199 z późn. zmianami.

ustawach oraz umowach międzynarodowych. Ustawa przyjęła konstrukcję nadzoru pośredniego, wielostopniowego. Polega on na tym, że minister sprawuje nadzór nad działalnością prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (art. 16, ust. 4). Prezes natomiast ma bardzo szerokie kompetencje wynikające przede wszystkim z artykułu 21, jak również z innych zapisów ustawy, jednak może upoważnić on inne organy do wykonywania czynności nadzorczych (art. 22, ust. 3).

Unia Europejska nie ustanowiła scentralizowanych struktur administracji lotnictwa cywilnego ani też ogólnych zasad kształtowania tych struktur w państwach członkowskich. Niektóre z funkcji państwowych administracji lotniczych wynikają jednak z treści poszczególnych rozporządzeń i dyrektyw UE (np. dotyczące harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych). Inne są przenoszone do zakresu kompetencji komisji UE. Przewiduje się także powierzenie niektórych funkcji administracyjnych innym instytucjom Unii, np. Eurocontrol – w zakresie zarządzania ruchem lotniczym, oraz JAA (EASA) – w zakresie nadzoru technicznego i eksploatacyjnego.

Zarówno załącznik 13 do konwencji chicagowskiej, jak i dyrektywa unijna nr 94/56 nakładają na państwo obowiązek ustanowienia stałego i niezależnego organu do przeprowadzania badania wypadku lotniczego pod względem technicznym. Artykuł 6, ust. 3 dyrektywy nakazuje, aby w organie lub jednostce znalazła się przynajmniej jedna osoba upoważniona do pełnienia funkcji osoby nadzorującej badanie wypadku lub poważnego zdarzenia. Definicja takiej osoby znajduje się w artykule 3f dyrektywy (jest to „osoba, której powierzono, na podstawie jej kwalifikacji, odpowiedzialność za organizację, przeprowadzenie i nadzór nad badaniem). W praktyce nie zawsze ta sama osoba nadzoruje badanie każdego wypadku, decydują tu kwalifikacje. Definicja przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych w załączniku 13 stanowi, że jest to „*osoba, posiadająca odpowiednie kwalifikacje, której powierzono organizację i prowadzenie badań wypadków lotniczych oraz nadzór nad ich przebiegiem*". Z dyrektywy UE wynika, że organ państwowy (komisja) powinien badać wszystkie wypadki lotnicze i wszystkie poważne incydenty, a inne może badać, jeżeli uzna, iż można z nich wyciągnąć pożyteczne wnioski na przyszłość.

Ustęp 1 artykułu 17 ustawy powołuje nie tylko Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, ale również zapewnia jej niezależność od innych organów administracji lotniczej. Komisja wykonując swoje zadania w imieniu ministra właściwego do spraw transportu (ust. 2), powinna być przede wszystkim funkcjonalnie niezależna od Urzędu Lotnictwa Cywilnego, gdyż jest to organ odpowiedzialny za zdatność do lotu, certyfikację techniczną, przewozy lotnicze, utrzymanie, licencjonowanie, kontrolę ruchu lotniczego i wykonywanie operacji w porcie lotniczym (art. 6 dyrektywy). Interesy Urzędu mogą wchodzić w konflikt z zadaniami powierzonymi Komisji.

Konwencja chicagowska zobowiązuje państwa do stosowania wszelkich możliwych środków celem ułatwienia i usprawnienia międzynarodowej żeglugi powietrznej, zapobiegania zbytecznym opóźnieniom statków powietrznych, załóg,

pasażerów i ładunków, w szczególności gdy chodzi o stosowanie przepisów dotyczących imigracji, kwarantanny, cła i odprawy (art. 22 konwencji). Na tej podstawie przyjęty został załącznik 9 „Facilitation", w którym zawarto m.in. kwestie uproszczenia lub eliminowania formalności w zakresie przylotowej i odlotowej odprawy statków powietrznych, pasażerów i bagażu oraz towarów i innych przedmiotów, ruchu tranzytowego, stosowania udogodnień w portach lotniczych, postępowania w przypadkach lądowań poza portami międzynarodowymi i w innych określonych sytuacjach. W prawie europejskim zagadnienia te reguluje rozporządzenie unijne nr 3925/91. Nowe prawo lotnicze uwzględnia w pewnej mierze wymagania przepisów międzynarodowych. Wyrazem tego jest powołanie organu opiniodawczo-doradczego ministra właściwego do spraw transportu – Rady Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego (art. 19). Przepisy i zalecane praktyki załącznika 9 do konwencji chicagowskiej przyjmują dwie formy: negatywną, która stanowi, że państwa nie będą nakładać więcej niż pewne maksimum wymogów w zakresie ilości wymaganych dokumentów, ograniczeń w zakresie poruszania się itd. i pozytywną, która stanowi, że państwa udostępnią pewne minimum udogodnień dla pasażera. Ustęp 1 załącznika 9 stanowi, że każde umawiające się państwo powinno posiadać program w zakresie ułatwień w transporcie lotniczym. Powinny w nim znaleźć się takie zagadnienia, jak sprawy przyspieszenia przylotu i odlotu statków powietrznych, osób, ładunków i innych obiektów przewozowych w międzynarodowych portach lotniczych. Inne sprawy przedstawione w załączniku dotyczą np.: dezynsekcji statków powietrznych, błędów popełnianych przy wypełnianiu dokumentów, ułatwień formalności przy poszukiwaniach i ratownictwie, badania wypadków lotniczych i ratowania mienia, lotów dla stwierdzenia pomocy przy klęskach żywiołowych i stosowanie przepisów międzynarodowych o ochronie zdrowia. Proponuje się też stworzenie portowych komitetów ds. ułatwień. Załącznik nakłada również na każde państwo obowiązek ustanowienia Rady ds. ułatwień, zaś załącznik 17 (ochrona lotnictwa) – Rady, która powinna pełnić funkcje związane z ochroną antyterrorystyczną.

Polski ustawodawca funkcje obu organów połączył w jednej Radzie Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego. Rada powinna wykonywać przede wszystkim zadania związane z ułatwieniami i bezpieczeństwem, a także inne jeszcze zadania zlecone przez ministra, brakuje tu jednak programu ułatwień.

Rozdział 2 (art. 20–26) dotyczy prezesa ULC jako centralnego organu administracji rządowej właściwego we wszystkich sprawach lotnictwa cywilnego, określonych w ustawie, a niezastrzeżonych na rzecz ministra, którego nadzorowi urząd podlega. W artykule 21 przedstawiono ogólne zadania i kompetencje prezesa Urzędu (w dalszej części ustawy zostały one uszczegółowione). Do głównych zadań prezesa należy m.in. inicjowanie przedsięwzięć w zakresie polityki lotnictwa cywilnego, wydawanie decyzji administracyjnych, wytycznych i instrukcji w sprawach technicznych. Prezes nadzoruje i kontroluje przestrzeganie przepisów prawnych z dziedziny lotnictwa cywilnego, działalność organu doradczego odpowiedzialnego za zarządzanie i wykorzystanie przestrzeni powietrznej. Sprawuje on

także nadzór nad krajowym systemem poszukiwania i ratownictwa oraz nad prowadzeniem przez zarządzającego lotniskami ewidencji. Kompetencje te zgodne są m.in. z załącznikiem 6 konwencji chicagowskiej oraz przepisami WE/JAA (ust. 2a).

7.2.3. Statki powietrzne i sprzęt lotniczy

W rozdziale III, w artykułach 31–33 zamieszczono, z niewielkimi zmianami, uregulowania zawarte w polskich przepisach lotniczych z 1962 roku, uwzględniające konwencję chicagowską i inne przepisy ICAO.

Zgodnie z prawem międzynarodowym i wewnętrznym statki powietrzne powinny być zaopatrzone w odpowiednie znaki przynależności państwowej i rejestracyjne, pozwalające na identyfikację tych statków. Obowiązek umieszczania znaków rozpoznawczych na statkach powietrznych używanych w żegludze międzynarodowej określa konwencja chicagowska w artykule 20, a sposób ich zamieszczania załącznik 7. Konwencja nie wyklucza umieszczania na statkach powietrznych również innych znaków, jak. np. znaku czerwonego krzyża na samolotach sanitarnych, czy oznaczenie właściciela lub najemcy statku itp. Znaki te nie mają jednak związku z przynależnością statku powietrznego (art. 31, ust.1). Ustęp 2, artykuł 31 pochodzi z konwencji chicagowskiej, w której stwierdza się, iż „(...) *statki powietrzne mają przynależność państwową państwa, w którym są zarejestrowane* (...)".

Należy również pamiętać o zasadzie niepodzielności statku powietrznego. W rzeczywistości sprawa części składowych i przedmiotów stanowiących przynależność statku powietrznego może nasuwać pewne wątpliwości, gdyż w doktrynie nie ma jednolitości. W Polsce stosuje się ogólne zasady prawa rzeczowego, ale niewiele ustawodawstw reguluje odrębnie to zagadnienie. Wobec trudności wynikających z tego stanu prawnego, okazało się konieczne przyjęcie jednolitego określenia, przynajmniej dla celów związanych z międzynarodowym uznaniem praw na statkach powietrznych. Gdy chodzi o przyrównanie statków powietrznych do nieruchomości, to w polskim prawie nie występuje ono w takim stopniu, jak w niektórych obcych ustawodawstwach; polskie prawo nie zna np. hipoteki lotniczej[153].

Statek powietrzny państwa, do którego rejestru został wpisany, podlega zwierzchnictwu tego państwa. Podczas lotu nad obszarem niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa, powinno obowiązywać na nim prawo państwa, do którego przynależy. W związku z tym do zdarzeń na pokładzie polskiego statku powietrznego, np. przy rozstrzyganiu roszczeń odszkodowawczych za szkody wyrządzone na pokładzie statku powietrznego przez pasażerów, właściwe będzie prawo polskie. Polskie statki cywilne wpisywane są do rejestru w ULC w Warszawie. W związku z tym, np. umowę zawartą na polskim statku powietrznym uważa się również za zawartą w Warszawie. Z artykułu 35 ustawy wynika, iż do rejestru

[153] M. Żylicz, op. cit., s. 18 i nast.

statków wpisuje się cywilne statki powietrzne, których właścicielem lub innym użytkownikiem jest polska jednostka organizacyjna nie posiadająca osobowości prawnej, a więc np. Skarb Państwa[154]. Do rejestru nie wpisuje się statków powietrznych figurujących w obcym rejestrze. To rozwiązanie przyjęła większość ustawodawstw, w tym polskie. W przypadku, kiedy statek został wpisany do rejestru obcego, skreśla się go z rejestru polskiego.

Artykuł 39, ustęp 1 nakłada na właściciela statku powietrznego obowiązek zgłaszania do rejestru zmian danych rejestrowych podlegających wpisaniu. Jeżeli użytkownik, wymieniony w rejestrze, odda statek powietrzny w użytkowanie innej osobie, fakt ten musi być odnotowany w rejestrze. Umowa, na podstawie której oddaje on do dyspozycji statek powietrzny, powinna określać zasady nadzoru: wymaga ona zatwierdzenia przez władze nadzoru (art. 41). Wcześniej nie było przepisów szczegółowych w tych sprawach. Skutek przeniesienia nadzoru powstaje w trybie artykułu 32. Umowa prywatnoprawna, czyli np. umowa leasingu (między dwoma prywatnymi podmiotami), powinna określać, iż podlega nadzorowi państwa, w którego rejestrze jest statek powietrzny. Zapis ten jest również zgodny z artykułem 10 rozporządzenia Rady nr 2408/92 (patrz także podrozdział 6.3). Umowa taka nie może przenieść nadzoru, lecz musi się powołać i odnieść do istniejącej umowy międzyrządowej o przeniesieniu nadzoru. Jeżeli nie istnieje umowa międzyrządowa, nie można się na nią powołać w umowie leasingu; można ją zawrzeć, ale nie będzie ona zaakceptowana przez władze lotnicze, więc będzie niewykonalna. Artykuł 41 ma na celu zapobieżenie zawieraniu takich niewykonalnych umów[155]. Wynika to z zasady, że funkcje nadzoru nad statkami powietrznymi są przekazywane w drodze umowy międzynarodowej. Umowa powinna zawierać m.in.: tytuł, temat, nazwę umawiających się stron, podpisy, daty wejścia w życie i zarejestrowania, typ i numery rejestracyjne samolotu oraz termin przekazania. Dodatkowo wpisuje się numery załączników ICAO, które są wykorzystane w danej umowie. Jeżeli istnieje umowa między rządami, to przewoźnicy muszą się na nią powołać. W przypadku wspomnianej wyżej umowy jej podstawą był załącznik 1, 2 i 3 do konwencji chicagowskiej.

Załącznik 7 do konwencji chicagowskiej zawiera normy dotyczące wykorzystania w państwowych i rejestracyjnych oznakowaniach liter, cyfr i innych graficznych symboli oraz szczegółowo podaje miejsce, gdzie oznakowania te należy umieścić na statkach powietrznych. Zamieszczono tu wzór świadectwa rejestracyjnego dla wykorzystania przez państwa członkowskie ICAO. Świadectwo takie powinno cały czas znajdować się na pokładzie statku powietrznego, a w pobliżu

---

[154] Patrz także Ustawa z dnia 13 czerwca 2003 r. o cudzoziemcach, DzU z 2003 r., nr 128, poz. 1175; a także Ustawa o ewidencji ludności i dowodach osobistych z dnia 10 kwietnia 1974 r., DzU z 2001 r., nr 87, poz. 960.

[155] Patrz: Agreement or arrangement concerning International Civil Aviation Registered with ICAO – przykład umowy „Bermuda" między Wielka Brytanią a Kolumbią odnośnie przekazania odpowiedzialności, funkcji i obowiązków względem niektórych statków powietrznych (na mocy art. 83 bis konwencji chicagowskiej).

głównego wejścia na widocznym miejscu powinno być wprowadzone państwowe oznakowanie rejestracyjne (art. 42 ustawy).

Artykuły 45–47 wprowadzają zasadę obowiązkowego sprawdzania przez prezesa ULC zdatności statków powietrznych do lotu. Dla statku, który został uznany za zdatny do lotów wydaje się świadectwo sprawności technicznej, uzupełnione terminem ważności. Ważność świadectwa zdatności i jego ewentualnie przedłużenie zależy m.in. od wykazania, w drodze badań kontrolnych, że statek spełnia nadal wymagane warunki zdatności. Przewidywana jest obowiązkowa wymiana informacji między państwami, w których statki powietrzne były zbudowane i państwami, w których zostały zarejestrowane (te ostatnie sprawują nadzór w zakresie zdatności statków powietrznych do lotu, o ile zadania z tym związane nie zostały w drodze umowy przekazane władzom innego państwa, co przewiduje art. 83 bis konwencji chicagowskiej). Natomiast załącznik 8 do konwencji chicagowskiej zawiera tylko niektóre minimalne wymagania, i to nie dla wszystkich rodzajów i typów statków powietrznych. W załączniku tym uznano, że normy ICAO nie zastępują narodowych norm, przepisów i że w charakterze podstawy do certyfikacji konkretnych statków powietrznych należy korzystać z narodowych przepisów zdatności do lotu, zawierających w pełnym zakresie i szczegółach informacje, uważane przez poszczególne państwa jako niezbędne. Każde państwo może opracować swoje własne, szczegółowe przepisy zdatności do lotu lub też wybrać przepisy, ustanowione przez inne państwa i zastosować je u siebie. Ustęp 3, artykuł 47 powstał w oparciu o załącznik 16 (Ochrona środowiska).

Znaczenie świadectwa sprawności technicznej statku powietrznego jest jednym z warunków formalnych dopuszczenia statku powietrznego do żeglugi międzynarodowej. Poza tym pozostaje w ścisłym związku z kontrolą i odpowiedzialnością państwa przynależności w zakresie eksploatacji statku powietrznego oraz zasad ochrony środowiska[156]. Świadectwo powinno być wydane w przepisanej formie. Nadzór nad bezpieczeństwem eksploatacji statków powietrznych należy też do zagadnień unormowanych w rozporządzeniu Rady nr 3922/91 w sprawie harmonizacji wymogów technicznych i procedur administracji w lotnictwie cywilnym oraz w uznanych za obowiązujące w UE przepisach JAA (JAR). Rozporządzenie przewiduje certyfikację nie tylko statków powietrznych, ale ich części, takich jak: śmigła, silniki oraz urządzenia obejmujące wszystkie instrumenty, wyposażenie, mechanizmy, aparaty lub inne akcesoria. Certyfikaty wydawane przez władze państwowe zgodnie z przepisami rozporządzenia uznaje się za ważne także w innych państwach członkowskich UE.

Artykuł 52 został ustanowiony dla realizacji artykułu 33 konwencji chicagowskiej. Nakłada on na państwa członkowskie ICAO powinność uznawania za ważne świadectw zdatności do lotu wydanych lub potwierdzonych przez inne państwo członkowskie (państwo rejestracji) i nadawania mu mocy prawnej pod warunkiem, że normy zdatności do lotu stosowane przy wydaniu lub potwierdzaniu takiego

[156] Ustawa prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r., DzU z 2001 r., nr 62, poz. 627.

świadectwa, odpowiadają minimalnym wymogom, które są ostrzejsze. Artykuł 52 ma rozszerzony zakres w odniesieniu do artykułu 33 konwencji chicagowskiej, gdyż obejmuje również zezwolenia na lot statku powietrznego bez świadectwa zdatności do lotu oraz potwierdzenia spełnienia przez statek powietrzny wymagań dotyczących ochrony środowiska. Przepis pozostawia prezesowi ULC prawo podjęcia decyzji w sprawie uznania wymienionych dokumentów za ważne na równi z takimi samymi dokumentami wydanymi w RP.

7.2.4. Lotniska, lądowiska i lotnicze urządzenia naziemne

Dział IV omawia m.in. szczegółowe kwestie dotyczące zakładania i rejestrowania lotnisk, eksploatację lotnisk, ratownictwo i ochronę przeciwpożarową lotnisk, otoczenie lotniska i lotnicze urządzenia naziemne oraz lądowiska i inne miejsca startów i lądowań. Ustęp 1 artykuł 67 wprowadza zasadę równego traktowania w kwestiach korzystania z lotnisk, użytku publicznego. Zróżnicowanie warunków korzystania z lotnisk, a także wysokości opłat, może być dokonane jedynie ze względu na rodzaje oraz charakterystykę statków powietrznych i obowiązują w równym stopniu wszystkich użytkowników (ust. 2), co jest zgodne z postanowieniami konwencji chicagowskiej.

Konwencja chicagowska (art. 15) stanowi m.in.

1. Każdy port lotniczy w umawiającym się państwie, otwarty do użytku publicznego dla krajowych statków powietrznych, będzie również, z zastrzeżeniem postanowień artykułu 68, otwarty na jednakowych warunkach dla statków powietrznych wszystkich innych umawiających się państw.

2. Jednakowe warunki będą stosowane w sprawie korzystania przez statki powietrzne każdego umawiającego się państwa ze wszelkich udogodnień dla żeglugi powietrznej, oddanych do użytku publicznego dla zapewnienia bezpieczeństwa i sprawności żeglugi powietrznej, łącznie z obsługą radiową i meteorologiczną.

3. Wszelkie opłaty za używanie takich portów lotniczych i udogodnień dla żeglugi powietrznej przez statki powietrzne jakiegokolwiek innego umawiającego się państwa, jakie umawiające się państwo może nakładać lub, na których nakładanie może zezwolić, nie mogą przewyższać:

– w odniesieniu do statków powietrznych nie używanych do wykonywania regularnej międzynarodowej służby powietrznej – opłat uiszczanych przez krajowe statki powietrzne tego samego typu używane do podobnej służby;

– w odniesieniu do statków powietrznych używanych do wykonywania regularnej międzynarodowej służby powietrznej – opłat uiszczanych przez krajowe statki powietrzne używane do podobnej służby.

Przydzielaniem czasów operacji zgodnie z procedurami rozkładów lotów ustala IATA – obecnie Worldwide Scheduling Guidelines (patrz podrozdział 6.5).

Przyjęte w ustawie zapisy dotyczące koordynacji rozkładów lotów pozwalają m.in. na wprowadzenie zasad przyjętych w prawie UE[157]. Prawo unijne stwierdza m.in.: umawiające się państwa podejmą wszelkie niezbędne kroki dla zapewnienia współpracy między przewoźnikami, a zarządami portów lotniczych, mającej na celu zapewnienie odpowiednich urządzeń i usług dla szybkiej obsługi i odprawy pasażerów, załóg, bagażu, ładunków i poczty w swoich międzynarodowych portach lotniczych. Głównym celem takich działań ma być bezpieczeństwo i stosowanie zwiększonych środków w zakresie ochrony lotnictwa w sytuacjach podwyższonego zagrożenia. Umawiające się państwa, będą przestrzegać aktualnych międzynarodowych przepisów w zakresie ochrony zdrowia Światowej Organizacji Zdrowia i zastosują jako maksimum – środki w zakresie ochrony zdrowia dozwolone tymi przepisami odnośnie wlotu, odlotu i tranzytu pasażerów i ich bagażu, ładunków oraz innych artykułów.

Ustęp 3, art. 67 dotyczy konsultacji i właściwej reprezentacji interesów stron na lotniskach użytku publicznego, w szczególności w sprawach warunków korzystania z lotnisk, opłat lotniskowych oraz obsługi naziemnej. Podstawowym zagadnieniem jest bowiem utrzymanie efektywnej i uczciwej konkurencji w porcie lotniczym. Dotyczy to m.in. dostępu do usług obsługi naziemnej (*handling*) i przydzielania czasów operacji (*slotów*) w portach lotniczych. Jeżeli chodzi o usługi obsługi naziemnej to liczba agentów świadczących te usługi może być ograniczona i w takim przypadku operatorzy powinni być wybrani zgodnie z przejrzystą i bezstronna procedurą. Wybór agenta usług obsługi naziemnej powinien być konsultowany z użytkownikami portów lotniczych, ponieważ są oni szczególnie zainteresowani jakością i ceną usług obsługi naziemnej, na którą zgłaszają zapotrzebowanie. Niezbędne jest więc zorganizowanie reprezentacji użytkowników portu lotniczego i konsultacja z nimi przy wyborze upoważnionych agentów usług obsługi naziemnej przez ustanowienie komitetu, składającego się z ich przedstawicieli. Wymóg ten jest zawarty również w przepisach UE (art. 13 dyrektywy Rady nr 96/67).

Konsultacje z przedstawicielami organizacji użytkowników transportu lotniczego mogą być również pomocne m.in. w sprawach taryf, gdyż pomagają w kompletowaniu i wykorzystywaniu stosownych informacji. Wymóg taki zawiera prawo UE (art. 8 – Rozporządzenie Rady nr 2409/92). Przyjęte w tym artykule zapisy dotyczące rozkładów m.in. koordynacji rozkładów lotów są zgodne z zasadami przyjętymi w prawie UE w styczniu 1993 roku.

Artykuł 78 nawiązuje do przepisów konwencji rzymskiej z 1933 i 1952 roku, chociaż konwencja ta nie została ratyfikowana przez Polskę. Stanowi ona m.in., iż zarządzający ma prawo do zatrzymania statku powietrznego jako środek zabezpieczenia roszczeń z tytułu opłat lotniskowych i szkód na lotnisku. Podobne przepisy

[157] Rozporządzenie Rady nr 95/93 z 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad dotyczących przydzielania czasów operacji w portach lotniczych Wspólnoty.

zawiera też polski kodeks cywilny[158]. Przepisy te stosuje się również do części zamiennych i wyposażenia obcych statków, których zastosowanie jest możliwe na zasadzie wzajemności również w stosunku do statków mających przynależność państw nie związanych odpowiednimi konwencjami.

Rozdział III dotyczy ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotnisk (art. 84–85), rozdział IV – lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych (art. 86–92), rozdział V – lądowisk i innych miejsc startu i lądowań (art. 93).

7.2.5. Personel lotniczy

W artykułach 94–104 uregulowano sprawy dotyczące kwalifikacji personelu, badań lotniczo-lekarskich a także wymagań wobec dowódcy i załogi statku powietrznego.

Członek załogi, według załącznika 9 do konwencji chicagowskiej, to osoba powołana przez przewoźnika do pełnienia obowiązków na statku powietrznym w czasie lotu. Świadectwem jego kwalifikacji jest licencja upoważniająca do wykonywania określonych czynności lotniczych. Świadectwa i licencje wydane w jednym państwie, uznaje się za ważne w innych państwach, pod warunkiem zachowania minimalnych wymagań ustalonych na podstawie konwencji chicagowskiej (art. 33). Załącznik 1 konwencji przyjmuje, że każde państwo wyznacza „władzę licencyjną" mającą za zadanie:

a) ocenę kwalifikacji kandydata do posiadania licencji lub specjalnych uprawnień,

b) wydawanie i potwierdzenie licencji i specjalnych uprawnień,

c) aprobowanie kursów i szkoleń,

d) aprobowanie używania urządzeń treningowych,

e) uznawanie za ważne licencji wydanych przez państwa obce.

Członkowie personelu lotniczego posiadający licencję są wpisani do państwowego rejestru personelu lotniczego lotnictwa cywilnego (art. 94, ust. 2) Licencja członka personelu lotniczego, zgodnie z ustępem 3, spełnia dwojaką funkcję, tzn. podaje informację o jej nadaniu osobie spełniającej określone wymogi (kwalifikacje) z drugiej strony pełni funkcję dowodową, iż osoba ta jest upoważniona do wykonywania czynności członka personelu lotniczego o specjalności wskazanej w licencji. Przepisy ustawy zgodne są z postanowieniami artykułu 32 konwencji chicagowskiej: „(...) *pilot i inni członkowie załogi eksploatacyjnej każdego statku powietrznego używanego do żeglugi międzynarodowej powinni posiadać świadectwa uzdolnienia i licencje wydane lub potwierdzone przez państwo, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany. Każde umawiające się państwo zastrzega sobie prawo odmowy uznania ważności, gdy chodzi o loty nad jego terytorium,*

[158] Kodeks Cywilny – DzU z 1964 r., nr 16, poz. 93 z późn. zmianami. Wyłączenie statków powietrznych spod zajęcia, zatrzymania i innych działań prawnych z tytułu naruszenia patentu, rysunku lub wzoru oraz ich wyłączenie spod zajęcia zabezpieczającego.

świadectw uzdolnienia i licencji, przyznanych któremukolwiek z jego obywateli przez inne umawiające się państwo (...) świadectwa zdatności do lotu oraz świadectwa uzdolnienia i licencje wydane lub potwierdzone przez umawiające się państwo, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany, powinny być uznane za ważne przez inne umawiające się państwa pod warunkiem, że wymagania które były stawiane przy wydawaniu lub potwierdzaniu wspomnianych świadectw i licencji, są równe lub wyższe od wymagań minimalnych, jakie mogą być co pewien czas ustalane na podstawie niniejszej konwencji"(art. 33).

Załącznik 1 do konwencji chicagowskiej zawiera normy i zalecane metody postępowania dotyczące licencjonowania personelu lotniczego i wydawania licencji członkom załóg (pilotom, inżynierom pokładowym) kontrolerom ruchu lotniczego oraz personelowi obsługi technicznej. W opartych o nie w podręcznikach szkoleniowych przedstawiono materiał instruktażowy dla różnych grup personelu, w tym zespołów lotniskowych służb ratownictwa awaryjnego, operatorów radiostacji itp. Jak już stwierdzono powyżej, kompetencje w zakresie wydawania lub potwierdzania licencji posiada państwo przynależności statku powietrznego, co stanowi jedną z więzi prawnych załogi z tym państwem. Druga więź wynikać może z tego, iż według ustaw wielu państw pełnienie funkcji członków załogi statków powietrznych krajowych zastrzega się dla obywateli własnych. Trzecią więź stanowić może powierzenie załodze, a w szczególności dowódcy statku powietrznego, określonych uprawnień i obowiązków, przysługujących organom władzy państwowej państwa flagi. Czwarta więź wynika z tego, że państwo flagi, w wykonaniu swych zobowiązań dotyczących zapewnienia zgodnego z prawem międzynarodowym wykonywania lotów oraz z tytułu własnej kompetencji, określa kompetencje załóg, m.in. w zakresie ruchu i eksploatacji statków powietrznych[159]. Ustawa prawo lotnicze ułatwia dostępność licencji przez spełnienie jednego wymogu-zgodności z prawem lotniczym.

W prawie Unii Europejskiej sprawami personelu lotniczego zajmuje się m.in. dyrektywa Rady nr 91/670 w sprawie wzajemności przyjmowania licencji na wykonywanie funkcji w lotnictwie cywilnym. Dyrektywa dotyczy personelu wykonującego w kabinie załogi funkcje związane z eksploatacją statku powietrznego w czasie lotu. Przyjęcie licencji obcej przez państwo jest uzależnione od ekwiwalentności wymagań stawianych przy wydawaniu licencji. W razie wątpliwości państwo może sprawdzić kwalifikacje posiadacza obcej licencji. Dyrektywa wymaga jednakowego traktowania obywateli państw członkowskich UE, gdy chodzi o dostęp do ośrodków szkoleniowych oraz procedury egzaminowania i licencjonowania. Licencjonowania personelu w UE dotyczą również: rozporządzenia Rady nr 3922/91 (harmonizacja wymogów technicznych i procedur administracyjnych w lotnictwie cywilnym) dyrektywy Rady nr 93/104 i 2000/79 dotyczące czasu

[159] Patrz: *Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing System Doc. 9379 ust. 6*, także: Ustawa z dnia 18 stycznia 1996 r. o kulturze fizycznej (tekst jednolity), DzU z 2001 r., nr 81, art. 3, poz. 889.

pracy oraz dyrektywa 89/391 o bezpieczeństwie i ochronie zdrowia pracowników mająca zastosowanie do personelu lotniczego.

W ustawie prawo lotnicze nie oznaczono maksymalnej liczby wydawanych rocznie licencji. Wiadomo jednak, że liczba pilotów posiadających uprawnienia na większe samoloty będzie mniejsza, a na mniejsze samoloty większa. Ustawa nie ogranicza przepływu siły roboczej (por. art. 104 ust. 3 „licencje dla cudzoziemców").

Treść artykułu 97, ustęp 1 została podyktowana względami bezpieczeństwa. Osoba, która nie posiada dokumentu potwierdzającego posiadanie kwalifikacji do wykonywania ściśle określonych czynności lotniczych nie może ich wykonywać. Złamanie tego zakazu jest zagrożone sankcją karną z artykułu 211, ustęp 1, pkt 5 (kara grzywny, ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku). Ustęp 2 wprowadza wyłączenie (spod zakazu generalnego wprowadzonego ust. 1) dla szkolenia lotniczego, jednak jedynie pod warunkiem, że odbywa się ono, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie artykułu 104, ustęp 1, pkt 4, lit. e. Potwierdza to również artykuł 94, ustęp 1, który stanowi, że osoby uczestniczące w szkoleniu lotniczym zgodnie z powołanymi przepisami są uprawnione do wykonywania lotów i innych czynności lotniczych. Artykuł 96, ustęp 5 przewiduje możliwość uznawania obcych licencji na równi z licencjami polskimi. Artykuł 99, ustęp 1, tak jak załącznik 1 do konwencji chicagowskiej, wspomina o obowiązkowych egzaminach; egzaminy kontrolują zdatność fizyczną oraz poziom przygotowania zawodowego.

Artykuł 103 dotyczy czasu pracy załóg statków powietrznych oraz kontrolerów ruchu. W polskim prawie lotniczym sprawy czasu pracy zostały unormowane w sposób bardziej restryktywny niż w prawie innych państw. Faktycznie pogarsza to możliwości konkurowania polskich przewoźników lotniczych z obcymi. Stanowi o tym także dyrektywa WE 2000/79/EC z 2000 roku o czasie pracy personelu, tzw. mobilnego.

O czasie pracy stanowią też przepisy ICAO. W załączniku 6 do konwencji chicagowskiej zawarto normy dotyczące czasu pracy w powietrzu oraz służbowego czasu pracy członków załogi. W tej normie zawarto wymóg, aby użytkownik zapewnił załodze wystarczający czas na odpoczynek, z tym warunkiem, aby zmęczenie powstałe w wyniku jednego lub kilku kolejnych lotów w ciągu określonego czasu nie stanowiło zagrożenia dla bezpieczeństwa lotów. Pracujący aktywnie członek załogi lotniczej powinien być w stanie nie tylko poprawnie działać w sytuacjach awaryjnych, ale i pomagać innym członkom załogi w przypadku ewakuacji. Zasady te podlegają zatwierdzeniu przez państwo użytkownika i włączeniu do instrukcji wykonywania lotów.

Postanowienia artykułu 104 zgodne są z konwencją chicagowską. Artykuł 32(a) stanowi, że pilot i inni członkowie załogi eksploatacyjnej każdego statku powietrznego używanego do żeglugi międzynarodowej powinni posiadać świadectwa uzdolnienia i licencje wydane lub potwierdzone przez państwo, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany. Artykuł 32b stwierdza, że „*każde umawiające się*

państwo zastrzega sobie prawo odmowy uznania ważności, gdy chodzi o loty nad jego terytorium, świadectw uzdolnienia i licencji przyznanych któremukolwiek z jego obywateli przez inne umawiające się państwo". Według art. 33: „*świadectwa zdatności do lotu oraz świadectwa uzdolnienia i licencje wydane lub potwierdzone przez umawiające się państwo, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany, powinny być uznane za ważne przez inne umawiające się państwa pod warunkiem, że wymagania, które były stawiane przy wydawaniu lub potwierdzaniu wspomnianych świadectw i licencji, są równe lub wyższe od wymagań minimalnych, jakie mogą być co pewien czas ustalane na podstawie niniejszej konwencji* (...)".

Artykuł 104, ustęp 3 wspomina o nadawaniu licencji cudzoziemcom[160]. Podobnie dyrektywa WE 91/67 stanowi o wzajemnym uznawaniu licencji personelu do wykonywania funkcji w lotnictwie cywilnym. W pewnym zakresie dotyczy tejże kwestii rozporządzenie WE 3922/91 (odsyłające do przepisów JAA), które zawiera pewne nowe elementy i dalej idące wymagania dotyczące m.in. kwalifikacji, szkolenia i warunków pracy personelu lotniczego. Do przepisów UE (uzupełniających wymagania ICAO) należy Rozporządzenie nr 2407/92 o licencjonowaniu przewoźników lotniczych, w którym przewidziano m.in. państwową certyfikację przewoźników pod kątem bezpieczeństwa ich operacji (patrz podrozdział 6.2). Licencje w Polsce (np. dla pilotów, nawigatorów) oraz świadectwa kwalifikacji wydaje prezes ULC. W ustawie określono wymagania dotyczące wieku i wykształcenia członków personelu lotniczego (art. 101). Także procedura badań lotniczo-lekarskich w Polsce (art. 105–112) zgodna jest zasadniczo z załącznikiem 1 do konwencji chicagowskiej.

Artykuł 113, ustęp 1 określa pojęcie załogi statku powietrznego. Ustęp 2 nakłada obowiązek wyznaczenia dowódcy statku powietrznego w załodze wieloosobowej, natomiast jeżeli załogę stanowi jedna osoba – pełni ona funkcję dowódcy (ust.3). Warunkiem pełnienia funkcji dowódcy na statku powietrznym jest posiadanie odpowiedniej licencji. Dowódca statku powietrznego jest osobą, której przysługują szczególne uprawnienia, ale i obowiązki. Art. 114, ust. 1 nakłada na dowódcę statku powietrznego obowiązek wykonywania lotów zgodnie z przepisami. Zasada ta odzwierciedla wymogi międzynarodowego prawa publicznego, które znajdują również odbicie w uregulowaniach prawa wewnętrznego. Dowódca statku jest odpowiedzialny m.in. za rezultaty podjętych decyzji nawigacyjnych, decyduje również o zapobieganiu wlotu statku powietrznego w strefy zakazane, ograniczone i niebezpieczne. Wynika to z postanowień konwencji chicagowskiej oraz jej załączników, w szczególności nr 2 i 6, oraz innych norm i zaleceń ICAO wydanych w ramach systemu chicagowskiego. Do tej samej kategorii można zaliczyć:

– przepisy lotniczego prawa karnego, wynikające w szczególności z konwencji tokijskiej, haskiej i montrealskiej;

[160] Por. Ustawa o cudzoziemcach z 13 czerwca 2003 r. (DzU z 2003 r., nr 128, poz. 1175).

– przepisy dotyczące zabezpieczenia lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnymi, wynikające z norm i zaleceń ICAO oraz z odpowiednich uregulowań krajowych;

– przepisy prawa przewozowego, mające charakter bezwzględnie obowiązujący (ius cogens), dotyczące m.in. obowiązku przewozu i jego ograniczeń.

W szczególności zaś dowódca musi zapewnić bezpieczeństwo statku powietrznego i znajdujących się na jego pokładzie osób (pasażerów i załogi) oraz rzeczy. Przepisy te mają charakter bezwzględnie obowiązujący i muszą mieć pierwszeństwo stosowania w przypadku kolizji praw i obowiązków w stosunku do tych wynikających, np. z umowy o pracę i związanych z nią instrukcji służbowych. W przypadku kolizji między obowiązkiem przestrzegania przepisów (w tym dotyczących realizowania zadań lotu) a obowiązkiem zapewnienia bezpieczeństwa statku oraz osób i ładunków na pokładzie, ten drugi obowiązek ma pierwszeństwo. Zakaz wnoszenia i używania broni palnej, broni gazowej oraz materiałów wybuchowych ma zastosowanie do wszystkich osób wchodzących na pokład (członków załogi, pasażerów, obsługi naziemnej i innych), jednak zgodnie z artykułem 116 ustęp 3 wyjątek stanowią uprawnione służby (np. podczas ekstradycji więźnia). Przepis ten rozszerza zakres ustępem 1 na urządzenia, środki i substancje mogące stanowić zagrożenia dla bezpieczeństwa lotu lub pasażerów. Materiałami takimi mogą być np. środki zapachowe, podrażniające, czy żrące; określają je przepisy międzynarodowe (m.in. załącznik 18 oraz IATA Dangerous Goods Regulations).

Artykuł 117 ustawy dotyczy obowiązku niesienia pomocy w sytuacjach niebezpiecznych, w jakich znalazły się statek powietrzny, załoga lub inne osoby, np. w związku z katastrofą. Taką pomocą może być nawet zawiadomienie statku ratowniczego lub zdjęcie wykonane indywidualnie kamerą czy informacja przez telefon.

7.2.6. Korzystanie z przestrzeni powietrznej, organizacja ruchu lotniczego, wypadki lotnicze, loty międzynarodowe

W dziale VI sformułowano nową zasadę, według której przestrzeń powietrzna jest dostępna na równych prawach dla wszystkich użytkowników, a ograniczenia mogą być stosowane tylko na podstawie wyraźnego upoważnienia ustawowego. Uwzględniono też wymagania wynikające z artykułu 3 bis konwencji chicagowskiej oraz załączników (nr 2 – Zasady ruchu lotniczego, nr 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej, nr 10 – Telekomunikacja lotnicza, nr 11 – Służby ruchu lotniczego, nr 12 – Poszukiwania i ratownictwo, nr 13 – Badanie wypadków powietrznych i nr 15 – Lotnicza służba informacyjna). Załącznik 2 do konwencji zawiera postanowienia dotyczące: sygnalizacji, przechwytywania cywilnych statków powietrznych, tabeli wysokości przelotów oraz wolnych balonów bez załogi. Artykuł 12 konwencji chicagowskiej przewiduje, iż każde umawiające się państwo zobowiązuje się zastosować właściwe środki w celu za-

pewnienia, aby każdy statek powietrzny przelatujący nad jego terytorium, jak również każdy statek powietrzny noszący znak jego przynależności państwowej (niezależnie od miejsca, w którym się znajduje) musiał stosować się do obowiązujących w danym miejscu reguł i przepisów, dotyczących lotu i manewrowania statków powietrznych, przy czym każde umawiające się państwo zobowiązuje się zapewnić ściganie wszystkich osób naruszających obowiązujące w tej mierze przepisy. Jest to tzw. prawo do niedyskryminacji w zakresie ograniczenia przelotów w strefach zakazanych i w okolicznościach wyjątkowych. W myśl konwencji chicagowskiej każde państwo zachowuje prawo ustalania stref zakazanych pod warunkiem, że statki powietrzne umawiających się państw, używane w służbie regularnej, będą traktowane jednakowo z krajowymi statkami pełniącymi taką służbę. Każde państwo ma prawo żądać, aby strefy zakazane nie stwarzały nadmiernych przeszkód w żegludze międzynarodowej.

Artykuł 119, ustęp 2 prawa lotniczego stanowi o tym, iż Rada Ministrów może w drodze rozporządzenia wprowadzić zakazy i ograniczenia w ruchu lotniczym, niezbędne m.in. ze względu na ważny interes polityki zagranicznej, czy względy obronności i bezpieczeństwa RP. Przepis ten opiera się o artykule 9 konwencji chicagowskiej. Państwo może wprowadzić jednolite ograniczenia lub zakazy przelotu statków powietrznych innych państw nad pewnymi strefami swego terytorium. Nie może jednak czynić różnicy między regularnymi służbami powietrznymi innych państw i własnymi. Rozmiary i rozmieszczenia takich stref powinny być ustalane bez stwarzania niepotrzebnych przeszkód dla żeglugi powietrznej i możliwie wcześnie podawane do wiadomości innych stron konwencji oraz ICAO. Ponadto konwencja (art. 9 ust. b) dopuszcza wprowadzenie przez państwo, ze skutkiem natychmiastowym, w okolicznościach wyjątkowych (w razie nagłej konieczności lub w interesie bezpieczeństwa publicznego) czasowych ograniczeń lub zakazów przelotu nad swoim terytorium lub jego częścią, mających zastosowanie do wszystkich obcych statków powietrznych. Konwencja w artykule 9c upoważnia państwa do żądania lądowania w wyznaczonym porcie lotniczym każdego statku powietrznego wlatującego do stref wyżej wymienionych – tak szybko jak to możliwe. Artykuł 5 konwencji ponadto dopuszcza wykonywanie międzynarodowych lotów nieregularnych (w ramach pierwszej i drugiej wolności) zastrzegających szczególne warunki przy przelotach nad obszarami nieprzystępnymi lub nieposiadającymi odpowiednich udogodnień dla żeglugi powietrznej. Nowe uregulowania przyniósł artykuł 3 bis konwencji chicagowskiej, który oprócz zakazu użycia broni wobec cywilnych statków powietrznych potwierdził, wynikające z suwerenności powietrznej, prawo państwa, żeby w przypadkach, gdy statek powietrzny przelatuje nad jego terytorium (bez zezwolenia lub gdy są podstawy do stwierdzenia, że jest używany do celów niezgodnych z konwencją) żądać wylądowania statku w wyznaczonym porcie lotniczym na terytorium tego państwa lub też przekazać statkowi powietrznemu wszelkie inne polecenia mające na celu zaprzestanie naruszeń. Ustawa prawo lotnicze przyjęła te przepisy konwencji chicagowskiej; załogi statków powietrznych obowiązane są zastosować się do takich poleceń.

Artykuł 120 oparty jest o załącznik 11 konwencji chicagowskiej dzielący przestrzeń lotniczą na kontrolowaną (w której zapewnia się statkom powietrznym działanie służb kontroli ruchu lotniczego, alarmowej i informacji powietrznej) i niekontrolowaną, w której zapewnia się statkom powietrznym tylko działanie służb alarmowej i informacji powietrznej. Przepis artykułu 121 opiera się o załącznik 3 do konwencji chicagowskiej zatytułowany „Osłona meteorologiczna międzynarodowego lotnictwa cywilnego"; wspomina się tu o konieczności zapewnienia niezbędnej informacji o pogodzie użytkownikom, członkom załogi, organom służb ruchu lotniczego i służb poszukiwania i ratownictwa, administracji portów lotniczych oraz innym podmiotom mającym związek z lotnictwem.

W zabezpieczeniu i obsłudze ruchu lotniczego, poza służbami ruchu lotniczego, współdziałają organizowane w poszczególnych państwach (zgodnie z odpowiednimi załącznikami do konwencji chicagowskiej): służba informacji lotniczej, której działania dotyczy załącznik 15 do konwencji (publikująca i udostępniająca określone dokumenty i informacje dla potrzeb lotnictwa), służba meteorologiczna (której działania dotyczy załącznik 3 do konwencji) oraz służba poszukiwania i ratownictwa (której działania dotyczy załącznik 12 do konwencji), a także inne służby (nawet spoza organizacji samego lotnictwa). W związku ze służbą informacji lotniczej należy też mieć na uwadze przepisy załącznika 4 do konwencji chicagowskiej, ustalające wymagania dotyczące map lotniczych. Istotne znaczenie ma tu też załącznik 10, a także zasada ujednolicenia jednostek miar używanych w komunikacji powietrze-ziemia (załącznik 5). Ustawa prawo lotnicze stworzyła podstawy do unormowania wszystkich wymienionych wyżej służb, z wyjątkiem służby poszukiwawczo-ratowniczej, która powinna być przedmiotem odrębnych przepisów w ramach tworzonego w kraju systemu ratownictwa.

Konwencja chicagowska stanowi też o obowiązku państw zastosowania właściwych środków w celu zapewnienia, aby każdy statek powietrzny przelatujący lub manewrujący w granicach jego terytorium musiał stosować się do obowiązujących w danym miejscu reguł lotu i manewrowania. Każde państwo powinno nie tylko egzekwować własne reguły ruchu w granicach swej jurysdykcji terytorialnej, ale też uznawać reguły ruchu ustalone w innych państwach w granicach ich jurysdykcji. Na wszystkie loty z przekraczaniem granic państwowych i większość innych lotów, wykonywanych w celach handlowych, organom kontroli ruchu lotniczego musi być przedstawiony plan lotu. W planie tym zawarta jest informacja o znaku rozpoznawczym statku powietrznego, urządzeniach pokładowych, punkcie i czasie odlotu, trasie i wysokości lotu, punkcie docelowym i obliczonym czasie przylotu, a także o zapasowym porcie lotniczym. W planie takim powinno być także określone, czy lot będzie wykonywany według przepisów „z widzialnością", czy według wskazań przyrządów. Artykuł 122, ustęp 2 wprowadza możliwość ingerowania organów służb ruchu lotniczego, jeżeli istnieją uzasadnione przypuszczenia, że statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem.

W prawie międzynarodowym, normującym żeglugę powietrzną przewidziane jest kierowanie do załogi statku powietrznego przez uprawnione organy i służby

poleceń, instrukcji, wskazówek i informacji istotnych dla wykonania lotów w sposób zgodny z przepisami i wymaganiami bezpieczeństwa. W niektórych przypadkach polecenia i instrukcje mają charakter wiążący i ich niewykonanie może pociągnąć określone sankcje.

Konwencja chicagowska (art. 25) zobowiązuje każde umawiające się państwo do zapewnienia takich środków pomocy statkom powietrznym (znajdującym się w niebezpieczeństwie na jego terytorium), jakie uzna za możliwe oraz do zezwolenia właścicielom statków powietrznych lub władzom państwa rejestracji na udzielanie takich środków pomocy, jakich wymagają okoliczności. Państwa podejmujące poszukiwania zaginionych statków powinny współpracować ze sobą w stosowaniu skoordynowanych środków zalecanych przez ICAO. Szczegółowe przepisy dotyczące poszukiwania i ratownictwa lotniczego zawiera załącznik 12. Dotyczą one ustanawiania, utrzymywania i działania służb pomocy i ratownictwa na terytoriach państw stron konwencji, nad pełnym morzem. Natomiast dyrektywa UE ustala zasady dotyczące badania wypadków i zdarzeń lotniczych w sposób szerszy i bardziej szczegółowy niż załącznik 13 do konwencji chicagowskiej. Ustawa prawo lotnicze respektuje zarówno załącznik, jak i dyrektywę.

Przepisy dotyczące ruchu lotniczego, które obowiązują w krajowym ruchu lotniczym, mają w większości również zastosowanie do statków powietrznych wykonujących loty międzynarodowe. Jednak każdy lot zagraniczny wymaga zezwolenia na starty i lądowania dokonywane na specjalnych lotniskach, zgody organów celnych i ochrony granic itd. Artykuł 145 wyłączył niejako z tego rozdziału międzynarodowe loty handlowe (regularne i nieregularne) wykonywane przez polskich przewoźników ze względu na ich specyfikę i poddał reżymowi działu X, który bardzo szczegółowo reguluje te kwestie.

Nie istnieje wolność wykonywania lotów międzynarodowych; każde państwo musi wyrazić na nie swą zgodę (art. 146). Wynika to z zasady suwerenności państw, którą potwierdza konwencja chicagowska (artykuł 6). Warunki udzielenia takiego zezwolenia przez władze polskie są określone w dziale X. Z obowiązku uzyskania zezwolenia zwalnia jedynie postanowienie umowy międzynarodowej (art. 145, ust. 1, pkt 4). Artykuł 145, ustęp 1 przewiduje, iż tylko statki powietrzne państw stron wykonujące nieregularne loty niehandlowe mają (zgodnie z art. 5 konwencji chicagowskiej) zagwarantowane prawo przelotów (z ew. lądowaniem nie handlowym) bez odrębnego zezwolenia. Ponadto w myśl artykułu 1 układu o tranzycie międzynarodowych służb powietrznych z 1944 r. statki powietrzne używane do regularnego międzynarodowego przewozu przez przedsiębiorstwa państw (stron tego układu) mają prawo przelotu bez lądowania nad terytorium innych państw (stron tego układu) oraz prawo lądowania na takim terytorium dla celów niehandlowych.

Artykuł 152 jest odbiciem treści artykułów 25 i 26 konwencji chicagowskiej, zgodnie z którymi każde państwo zobowiązuje się do zapewnienia takich środków pomocy statkom powietrznym znajdującym się w niebezpieczeństwie na jego terytorium, jakie uzna za możliwe w praktyce. Dotyczy to także zezwoleń udziela-

nych właścicielom statków powietrznych lub władzom państwa, w którym dany statek powietrzny jest zarejestrowany. Każde państwo podejmując poszukiwania zaginionego statku powietrznego może korzystać z przepisów konwencji chicagowskiej dotyczących koordynacji działań.

Artykuł 156 w ustępie 1 ustawy przyznaje obcym statkom powietrznym w Polsce wyłączenie spod zajęcia, zatrzymania i spod innych działań prawnych, jakie mogłyby mieć zastosowanie w stosunku do tych statków z tytułu naruszenia przez ich właścicieli, użytkowników itp. patentu, rysunku lub wzoru. Przyznaje on też tym statkom, wyłączenie spod zajęcia zabezpieczającego roszczenie, tj. zajęcia, które mogłoby zabezpieczyć należność, o którą ubiega się występujący o zabezpieczenie. Wyłączenie (ust. 1) przysługiwać może nie tylko tym statkom powietrznym, które mają przynależność państw stron umów międzynarodowych, ustalających zakres i warunki takiego wyłączenia, których Polska jest też stroną. Rozumie się przez to, że ustawodawca nawiązał do artykułu 27 konwencji chicagowskiej. Ustęp 1 zawęził jednak zakres zastosowania tego przepisu jedynie do statków powietrznych, podczas gdy konwencja potraktowała to zagadnienie szerzej. Wobec statków powietrznych państw nie będących stronami odpowiednich umów międzynarodowych wyłączenie przyznaje się pod warunkiem wzajemności (ust. 2).

7.2.7 Eksploatacja statków powietrznych, certyfikacja, lotnicza działalność gospodarcza, ochrona lotnictwa cywilnego, przewóz lotniczy

Dział VII dotyczy nadzoru nad eksploatacją statków powietrznych (art. 157–159). Szczegółowo unormowano tu zakres obowiązków prezesa ULC oraz obowiązki użytkowników statków, uwzględniając wymagania wynikające z załącznika 6 do konwencji chicagowskiej oraz z przepisów ICAO i EASA (art. 157).

Konwencja chicagowska nie wspomina o certyfikacji, bardziej szczegółowe wytyczne zawierają inne dokumenty ICAO, wydane w ramach prac związanych z eksploatacją statków powietrznych (OPS), czy przepisy UE (rozporządzenie Rady nr 3922/92 w sprawie harmonizacji wymogów technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego, nr 2407/92 w sprawie licencjonowania przewoźników lotniczych oraz dyrektywa Rady nr 96/97 w sprawie dostępu do rynku obsługi naziemnej w portach lotniczych UE) – patrz rozdział 6. Nowe prawo w rozdziale 2 (art. 160–163) nakłada na prezesa ustawowy obowiązek prowadzenia certyfikacji podmiotów prowadzących działalność lotniczą, która obejmuje sprawdzenie ich zdolności do bezpiecznego jej wykonywania. Certyfikacji podlegają: wykonywanie działalności gospodarczej przy użyciu statków powietrznych, szkolenia personelu w celu uzyskania licencji lub wpisywanych do niej uprawnień, zarządzanie lotniskami, obsługa naziemna statków powietrznych, ładunków, pasażerów i ich bagażu, spedycja towarów do przewozu lotniczego,

w szczególności ładunków niebezpiecznych, projektowanie, produkcja i obsługa techniczna statków powietrznych i innego sprzętu lotniczego oraz inne rodzaje działalności lotniczej, jeżeli wymagają tego odrębne przepisy albo umowy międzynarodowe.

Dział VIII reguluje działalność gospodarczą w zakresie przewozu lotniczego; wymagane tu jest uzyskanie koncesji. Ustawa określa warunki udzielania i korzystania z koncesji oraz przyczyny odmowy udzielenia i cofnięcia koncesji. Wymagania dotyczące własności i efektywnej kontroli przewoźnika ujęto w sposób elastyczny; dopuszczono koncesjonowanie spółek z kapitałem obcym, nawet większościowym, jeżeli przewiduje to umowa międzynarodowa. Zapisy tego artykułu są zgodne z artykułem 1.2 rozporządzenia Rady nr 2407/92, które wyłączyły zastosowanie tego rozporządzenia w odniesieniu do przewozu lotniczego pasażerów, poczty i/lub ładunków, wykonywanego przy użyciu statków powietrznych bez napędu i/lub lekkich statków powietrznych z napędem, a także loty lokalne nie obejmujące przewozu pomiędzy różnymi portami lotniczymi (patrz podrozdział 6.2). W odniesieniu do tych operacji stosuje się prawo wewnętrzne dotyczące licencji (koncesji), jeśli takie istnieje, oraz prawo UE i prawo wewnętrzne dotyczące certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC).

Konwencja chicagowska nie normuje licencjonowania przewoźników lotniczych, pozostawiając to uznaniu państw. W dwustronnych umowach lotniczych zakłada się, że przewoźnik wyznaczony przez każdą stronę posiada odpowiednie uprawnienia, przy czym władze drugiej strony mogą sprawdzić, czy spełnia on również żądane przez nią wymagania zgodnie z przepisami ICAO. Wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego wymaga koncesji udzielanej przez prezesa ULC. Prawo lotnicze ustala warunki uzyskania koncesji, które są w zasadzie kompatybilne z warunkami licencjonowania przewoźników lotniczych w UE. Rozporządzenie Rady nr 2407/92 stanowi, iż oprócz jego przepisów przewoźnicy musza respektować prawa krajowe kompatybilne z prawem wspólnotowym. W ustawie potwierdzono stosowanie do przewozu lotniczego zasad ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, z wyjątkiem spraw uregulowanych inaczej w prawie lotniczym oraz umowach i przepisach międzynarodowych[161]. Zastrzeżono dopuszczalność umów i innych praktyk warunkujących możliwość korzystania z praw przewozowych przyznanych polskim przewoźnikom przez państwa obce (spoza UE). Przewidziano też możliwość kierowania przez prezesa ULC do organu właściwego do spraw konkurencji przypadków naruszenia obowiązujących zasad konkurencji w zakresie taryf przewoźników. Wymogi konkurencji uwzględnia się też w przepisach o jednolitych warunkach korzystania z przestrzeni powietrznej, lotnisk, służb ruchu lotniczego, obsługi naziemnej, systemów rezerwacyjnych. Wszystkie te przepisy są kompatybilne z prawem UE.

---

[161] *Ustawa z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów*, DzU z 2003 r., nr 86, poz. 804.

Artykuły 173–182 dotyczą zezwoleń na zarządzanie lotniskami oraz na prowadzenie działalności w zakresie usług lotniskowych. Jeżeli chodzi o usługi lotniskowe (*handling*) konieczne będzie uwzględnienie w przepisach wykonawczych zasad odpowiedniej dyrektywy unijnej. Dyrektywa zmierza do szczegółowego unormowania dostępu do rynku obsługi naziemnej statków powietrznych, pasażerów i ładunków na zasadzie wolnej konkurencji i zapewnienia możliwości samoobsługi – zależnie od decyzji zainteresowanych przewoźników. Przewiduje też pewne niewielkie odstępstwa od tych zasad, w szczególności w portach lotniczych o stosunkowo małym ruchu. Pozostawia państwu decyzję w sprawie aprobowania podmiotów świadczących obsługę z zachowaniem określonych w dyrektywie kryteriów i standardów, bez dyskryminacji. Zezwolenie może uzyskać podmiot polski lub zagraniczny, jeżeli przewiduje to umowa międzynarodowa. Ustawa nie reguluje wszystkich kwestii dotyczących zezwoleń; ma tu również zastosowanie ustawa o działalności gospodarczej (art. 184)[162]. Katalog usług wykonywanych na rzecz przewoźników lotniczych użytkujących port lotniczy (użytkowników) został stworzony w oparciu o załącznik do dyrektywy Rady nr 96/67 z 15 października 1996 roku w sprawie dostępu do usług obsługi naziemnej w portach lotniczych UE; wymienia on 11 kategorii usług lotniskowych – podział oparty na IATA Standard Ground Handling Agreement (patrz podrozdział 6.7). Szczegółowy wykaz poszczególnych typów usług obsługi naziemnej wchodzących w skład wymienionych kategorii określa rozporządzenie ministra właściwego do spraw transportu wydane na podstawie artykułu 182.

Dział IX dotyczy ochrony lotnictwa cywilnego (art. 186–189a). Zgodnie z ustawą Rada Ministrów ustala się w drodze rozporządzenia (art. 187, ust. 1) Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego oraz zasady realizacji ochrony lotnictwa cywilnego. Ten nowy dział przepisów prawa lotniczego wprowadzony został w związku z występującymi przypadkami terroryzmu godzącego w bezpieczeństwo lotnictwa[163]. Uwzględnia się w nim treść załącznika 17 do konwencji chicagowskiej oraz przepisy rozporządzenia nr 2320/2002/WE z dnia 16 grudnia 2002 roku ustanawiającego wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (deklaracja międzyinstytucjonalna)[164].

Dział X przewóz lotniczy (art. 190–205) zawiera całość zagadnień związanych z przewozem lotniczym (patrz podrozdział 7.2.7). Przywrócono tu stosowanie reguł zgodnych z praktyką międzynarodową i przepisami kompatybilnymi z prawem

---

[162] *Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej*, DzU z 2004 r., nr 173, poz. 1807.

[163] Patrz: *Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego z 23 września 1971 r.* – Montrealu, DzU z 1976 r., nr 8, poz. 37 z 3 marca 1976 r. (podpisana i ratyfikowana przez Polskę 14 listopada 1974 r.). Protokół w sprawie zwalczania bezprawnych aktów przemocy w portach lotniczych służących międzynarodowemu lotnictwu cywilnemu z 24 grudnia 1988 r., Montreal (Polska nie jest jej stroną).

[164] *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2320/2002 z 16 grudnia 2002 r. ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego*, Dz. Urz., nr L 355 30/12/2002.

UE. Cały artykuł 197 został skonstruowany w ten sposób, aby ograniczyć dostęp przewoźników z państw trzecich (spoza UE) do tras objętych obowiązkiem służby publicznej, jeżeli umowy międzynarodowe nie stanowią inaczej. W tym wypadku również jest to zgodne z prawem unijnym, regulującym procedury ustanawiania obowiązku prawem unijnym (patrz także rozdział 6).

Ustęp 1, artykuł 198 całkowicie liberalizuje zasady stosowania taryf przewozu lotniczego zarówno w przewozach krajowych, jak i międzynarodowych rozpoczynających się i kończących na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Przewoźnicy ustalają je według zasad rynkowych. Artykuł ten został ustanowiony na wzór przepisów unijnych (RR 2409/92) i ma zastosowanie do wszystkich przewoźników wykonujących operacje do/z/na terytorium RP z zastrzeżeniem ustępu 7 tego artykułu. Jeżeli umowa międzynarodowa reguluje w inny sposób zasady stosowania taryf przewozu lotniczego prezes Urzędu, na mocy tego ustępu, ma możliwość podejmowania działań i decyzji administracyjnych na zasadach określonych w tych umowach (ust. 7, art. 198). Mogą więc to być decyzje zarówno bardziej liberalne, jak i bardziej restryktywne w zależności od zapisów umowy podyktowanych wzajemnymi korzyściami stron oraz potrzebami i charakterystyką rynku.

Artykuł 201, ustęp 2 przewiduje, iż systemy rezerwacyjne winny zawierać informacje o rozkładach przewoźników, dostępności miejsc, taryfach itp.

Artykuł 202, pkt 3 przewiduje m.in. warunki przewozu materiałów wymagających szczególnego traktowania, w tym materiałów niebezpiecznych[165]. Materiały niebezpieczne stanowią prawie połowę przewożonych ładunków na świecie. Są wśród nich łatwopalne, wybuchowe, żrące czy radioaktywne. Wiele z nich przewożonych jest samolotami. Załącznik 18 do konwencji chicagowskiej podaje klasyfikację tych materiałów oraz zasady przewozu (pakowanie, oznakowanie, oklejenie i dokumentację). Każdy przewoźnik powinien ponadto ustalić szczegółowe procedury dotyczące przewożonych materiałów niebezpiecznych w bagażu pasażerskim. Ponadto zgodnie z punktem 7 minister właściwy ds. transportu w drodze rozporządzeń sformułuje regulaminy przewozu oraz ogólne warunki przewozu pasażerów, bagażu i towarów. Ten obowiązek wynika także z rozporządzenia unijnego nr 889/2002 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w razie wypadku, RR 295/91 ustanawiającego wspólne zasady systemu odszkodowań w regularnych przewozach lotniczych za nie przyjęcie pasażera na pokład oraz dyrektywy Rady nr 90/314 w sprawie pakietów podróżniczych, urlopowych i wycieczkowych (patrz rozdział 6)[166].

---

[165] Załącznik 18 „Bezpieczne przewożenie niebezpiecznych ładunków drogą powietrzną"; IATA DGR – 45, Edition 2004. W kwestii warunków przewozu innych przesyłek specjalnych (np. żywe zwierzęta, zwłoki czy żywność) patrz: IATA Recommended Practices..., op. cit.

[166] *Rozporządzenie Rady nr 889/2002 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika w razie wypadku lotniczego*; *Rozporządzenie Rady nr 295/91 z 4 lutego 1991 r. ustanawiające wspólne zasady systemu odszkodowań dla pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład w regularnych przewozach lotniczych*, Dz. Urz., nr L 036, 08/02/1991; *Dyrektywa Rady nr 90/314 w sprawie pakietów podróżniczych, urlopowych i wycieczkowych*, Dz. Urz., nr L 158, 23/06/1990).

7.2.8. Odpowiedzialność cywilna i karna

Dział XI (art. 206–207) został poświecony kwestiom odpowiedzialności cywilnej, w tym odpowiedzialności za szkody spowodowane przez ruch statków powietrznych oraz odpowiedzialności za szkody związane z przewozem lotniczym. Ustawodawca zawarł tu też kwestie dotyczące ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej. Odpowiedzialności za szkody związane z przewozem lotniczym podlegają konwencjom, które Polska ratyfikowała, stosownie do zakresu ich stosowania oraz w przewozach niekonwencyjnych[167]. Ustawy wielu państw (w tym także polskie) zawierają przepisy normujące obowiązkowe ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika, a także inne formy zabezpieczania wypłaty odszkodowań.

Przepisy karne zawarte w dziale XII (art. 210–212) ograniczają się w zasadzie do przestępstw i wykroczeń przeciwko określonym nakazom i zakazom zawartym w tym prawie. Ponadto znalazły się w nim przepisy odpowiadające postanowieniom konwencji montrealskiej z 1971 roku, uzupełnionej protokołem montrealskim z 1988 roku, ustalające karę do lat 5 pozbawienia wolności za uszkadzanie lub zakłócanie działania lotnisk i urządzeń służących potrzebom ruchu lotniczego oraz statków powietrznych na lotniskach. Zastosowanie polskiego prawa karnego ustala się zgodnie z kodeksem karnym z 1997 roku w odniesieniu do przestępstw popełnionych w Polsce lub na polskim statku wodnym lub powietrznym, chyba że umowa międzynarodowa stanowi inaczej. Prawo lotnicze, uwzględniając zobowiązania międzynarodowe określa dodatkowo przypadki zastosowania polskiej ustawy karnej wobec przestępstw lotniczych popełnionych za granicą. Właściwość sądów polskich w zakresie spraw karnych określa kodeks postępowania karnego z 1997 roku. Treść przepisów karnych uwzględnia międzynarodowe zobowiązania Polski, nakazując penalizację pewnych zachowań, szczególnie niebezpiecznych dla międzynarodowego lotnictwa cywilnego (por. konwencja chicagowska, art. 3 bis); karalne jest również podżeganie, pomocnictwo i usiłowanie popełnienia przestępstwa. Nowe prawo wypełnia dotychczasowe luki dotyczące aktów bezprawnych związanych z działalnością lotnictwa cywilnego, w szczególności aktów terrorystycznych. Prawo UE przewiduje kary pieniężne i inne sankcje administracyjne w przypadku naruszeń niektórych uregulowań ekonomicznych – w szczególności zmierzających do zapewnienia wolnej konkurencji[168].

7.2.9. Zmiany w przepisach: obowiązujących, przejściowych, dostosowujących i końcowych

Najważniejszy jest tu artykuł 213, który ma na celu wyłączenie transportu lotniczego (międzynarodowego i krajowego) z ogólnych zasad polskiego prawa przewozowego. Umożliwiło to ustanowienie przepisów prawa lotniczego, wzoro-

---

[167] *Konwencja warszawska z 1929 r.*, DzU nr 8, poz. 49 z 1933 r.

[168] *Rozporządzenie Rady nr 3975/87 z 14 grudnia 1987 r. ustanawiające procedurę stosowania reguł konkurencji do przedsiębiorstw w sektorze transportu lotniczego*, Dz. Urz., nr L 374, 31/12/1987.

wanych na szeroko przyjętych w świecie zasadach systemu warszawskiego (podstawa – konwencja warszawska z 12 października 1929 r. z późniejszymi zmianami).

7.2.10. Nowelizacje ustawy prawo lotnicze

Ustawa prawo lotnicze została już dwukrotnie znowelizowana. Pierwsza nowelizacja dotyczyła dostosowania prawa lotniczego RP do wymagań Unii Europejskiej. Zmiany dotyczyły przewoźników lotniczych, zarządzających portami lotniczymi, przedsiębiorców świadczących obsługę naziemną w portach lotniczych, podmiotów zainteresowanych uzyskaniem koncesji na wykonywanie działalności w zakresie przewozu lotniczego, zarządzanie portem lotniczym, wykonywanie obsługi naziemnej w portach lotniczych oraz prowadzenie działalności gospodarczej[169].

Druga nowelizacja prawa lotniczego dotyczy pilotów i zarządzających portami lotniczymi[170]. Nowelizacja obejmuje swoim zakresem sprawy związane z wdrożeniem do krajowego systemu prawnego:

- Dyrektywy nr 2002/30/WE w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń działalności w związku z hałasem w portach lotniczych UE – w zakresie nieuregulowanym w przepisach ustawy – prawo ochrony środowiska oraz aktach wykonawczych do ustawy prawo lotnicze[171];
- Dyrektywy nr 91/670/WE w sprawie wzajemnego uznawania licencji personelu pełniącego określone funkcje w lotnictwie cywilnym – w zakresie, w jakim dostosowanie nie będzie mogło nastąpić w drodze nowelizacji rozporządzenia ministra infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego[172].

Z uwagi na konieczność realizacji zobowiązań w zakresie uzyskania pełnej zgodności prawa lotniczego z prawem UE, nowelizacje weszły w życie z dniem uzyskania przez RP członkostwa w UE (1 maja 2004 r.).

Postanowienia dyrektywy nr 91/670/WE w sprawie wzajemnego uznawania licencji personelu pełniącego określone funkcje w lotnictwie cywilnym spowodowały zmianę artykułu 94 prawa lotniczego, nakazującego stosowanie przepisów dotyczących licencjonowania odpowiednio do świadectw kwalifikacji. Uzupełniono również regulację zawartą w przepisie artykułu 94, ustęp 5, ustanawiającą możliwość uznania licencji wydanych przez organ obcego państwa o obowiązek takie-

---

[169] *Ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o zmianie i uchyleniu niektórych ustaw w związku z uzyskaniem przez RP członkostwa w Unii Europejskiej*, DzU z 2004 r., nr 96, poz. 959.

[170] *Ustawa z dnia 29 kwietnia 2004 r. o zmianie ustawy prawo lotnicze*, DzU z 2004 r., nr 99, poz. 1002.

[171] *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2002/30/WE z 26 marca 2002 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu na lotniskach Wspólnoty*, Dz. Urz., nr L 85 z 28 marca 2003 r.

[172] *Dyrektywa Rady nr 91/670/EWG z 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania licencji personelu pełniącego określone funkcje w lotnictwie cywilnym*, Dz. Urz., nr L 373, 31/12/1991, s. 21–25.

go uznania w przypadku licencji wydanych przez państwa członkowskie Unii Europejskiej. Postanowienia związane z wdrożeniem dyrektywy nr 2002/30/WE (tzw. hałasowej) dotyczą uszczegółowienia materii istniejącej w prawie ochrony środowiska (dotyczącej hałasu wokół lotnisk). Z uwagi na fakt, że jest to przedmiot ustawy prawo ochrony środowiska zmiany dotyczące ustawy prawo lotnicze są niewielkie i polegają na zamieszczeniu upoważnienia dla ministra infrastruktury do określenia warunków oraz sposobów wprowadzenia przez prezesa ULC częściowego lub całkowitego zakazu operacji lotniczych w porcie lotniczym (art. 119, ust. 5). Podstawowa realizacja tej dyrektywy opiera się na znowelizowaniu artykułu 173 prawa ochrony środowiska.

ZAKOŃCZENIE

Przedstawione w opracowaniu konwencje międzynarodowe wywarły pozytywny wpływ na rozwój światowego, europejskiego oraz krajowego transportu lotniczego. Konwencje te nie tylko uregulowały podstawowe zasady zwierzchnictwa państwa i przynależności statków powietrznych, ale także zasady odpowiedzialności cywilnej i karnej przewoźników lotniczych. Konwencje międzynarodowe były i są nadal w wielu wypadkach przejawem kompromisu państw stron i to im właśnie należy zawdzięczać inicjatywę tworzenia nowych przepisów lotniczych w prawie międzynarodowym i krajowym. Już konwencja paryska z 1919 roku stanowiła ważny kompromis pomiędzy dwiema podstawowymi teoriami w nauce prawa lotniczego (jedna głosiła, że każde państwo posiada suwerenne prawo do swej przestrzeni powietrznej, inna uznała, że przestrzeń powietrzna nie posiada żadnej władzy, a żegluga powietrzna winna być absolutnie wolna); był to kompromis korzystny dla społeczności międzynarodowej. Konwencja chicagowska z 1944 roku i warszawska z 1929 roku zapoczątkowały powstanie dwóch najważniejszych systemów w prawie lotniczym: chicagowsko-bilateralnego i warszawskiego (zwanego warszawsko-montrealskim). Konwencje zyskały niemal powszechną akceptację (konwencję chicagowską ratyfikowało 188, a warszawską 151 państw).

Konwencja chicagowska z 1944 roku korzystając z dorobku konwencji paryskiej unormowała najważniejsze kwestie związane z wykonywaniem żeglugi powietrznej, takie jak przelot nad umawiającym się państwem, przynależność państwowa statków powietrznych, środki mające na celu ułatwienie żeglugi powietrznej, warunki dotyczące użytkowania statków powietrznych (m.in. dokumenty, wyposażenie statku powietrznego czy zdatność do lotu). Ważne znaczenie ma tu pojęcie wolności lotniczych; układ o dwu wolnościach stał się integralną częścią konwencji chicagowskiej (ostatecznie przyjęło go 121 państw). Natomiast układ o pięciu wolnościach nie spełnił oczekiwanej roli, gdyż większość państw chciała zachować kontrolę nad działalnością obcych przewoźników na swym terytorium. Jednocześnie na konferencji w Chicago w 1944 roku, mając na uwadze potrzebę przynajmniej częściowego ujednolicenia umów dwustronnych, przygotowano wzór dwustronnej umowy lotniczej, zwany później „wzorem chicagowskim", stąd bardzo często system chicagowski określany jest mianem systemu chicagowsko-bilateralnego.

Bardzo ważnym czynnikiem dla rozwoju międzynarodowego transportu lotniczego było powołanie do życia lotniczych organizacji międzynarodowych, takich jak CINA (na mocy uchwał konwencji paryskiej) i ICAO (ukonstytuowanej wg zaleceń konferencji chicagowskiej). CINA została wyposażona w znaczne uprawnienia, nie tylko w zakresie dokonywania zmian w treści załączników „technicznych", ale i dodawania do nich nowych przepisów odpowiadających rozwojowi żeglugi powietrznej. CINA miała więc spełniać funkcję normotwórcze (poprzez

modyfikację załączników) oraz funkcję jurysdykcyjną, wykonywaną w drodze rozstrzygania sporów w kwestiach ich interpretacji. Faktycznie jednak CINA z różnych względów nie stała się organizacją powszechną.

Inaczej potoczyły się losy ICAO. Celem ICAO jest rozwój międzynarodowego lotnictwa cywilnego m.in. poprzez opracowywanie zasad międzynarodowej żeglugi powietrznej oraz inicjatywy tworzenia licznych konwencji, także w sprawie prawa karnego czy odpowiedzialności cywilnej oraz wspieranie rozwoju międzynarodowego transportu lotniczego. Jednak zagadnienia ekonomiczne pozostały w sferze regulacji między państwami w formie dwu lub wielostronnych umów o komunikacji lotniczej. Podstawową rolę w dostosowywaniu konwencji do współczesnych warunków odgrywają załączniki do konwencji; do chwili obecnej wprowadzono ich 18. Wzory i zalecenia zawarte w załącznikach (w całości lub częściowo) są uwzględniane w prawie krajowym wielu państw członków konwencji (m.in. w polskiej ustawie prawo lotnicze z 2002 r.).

Zasadniczym celem konwencji warszawskiej (zawartej jeszcze w roku 1929) było ujednolicenie dokumentów i zasad odpowiedzialności przewoźnika w międzynarodowym przewozie powietrznym. Konwencja ta była pierwszym międzynarodowym aktem prawnym dotyczącym międzynarodowego prawa lotniczego prywatnego. Mimo istniejących luk prawnych należy uznać, że główne założenia zastosowane w konwencji warszawskiej, m.in. zasady domniemania winy przewoźnika i ograniczonej odpowiedzialności przewoźnika, a także jurysdykcja, jak na ówczesny stan komunikacji powietrznej, były nowatorskie. Większość przepisów tej konwencji przejęła konwencja montrealska z 1999 roku.

Międzynarodowe konwencje dotyczące zapewnienia bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, w tym walki z terroryzmem lotniczym: tokijska z 1963 roku, haska z 1970 roku i montrealska z 1971 roku tylko częściowo spełniły pokładane w nich nadzieje. Trudności w stosowaniu konwencji wynikają z kilku powodów. Pierwszym z nich jest kwestia braku wystarczającej ilości ratyfikacji konwencji przez państwa. Często zdarza się, iż dopiero wypadki terrorystyczne motywują dane państwo do przystąpienia do konwencji. Drugą słabością lotniczych konwencji karnych jest brak w nich wystarczających i skutecznych środków przymusu wobec państw, które nie stosują przyjętych zasad konwencji. Trzecią bolączka jest brak definicji przestępstw terrorystycznych dokonanych z motywów politycznych (które często są motywem zbrodni). Wreszcie kary za przestępstwa nie są wystarczająco surowe i system kar nie jest prawidłowo nadzorowany przez państwa.

I znowu w obliczu trudności legislacyjnych związanych z przyjmowaniem konwencji międzynarodowych ważną rolę odegrało ICAO. Opracowany przez ICAO załącznik nr 17 (Ochrona lotnictwa) stworzył standardy i zalecone praktyki dotyczące międzynarodowej współpracy państw w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego Znikoma jest natomiast rola konwencji dotyczących szkód wyrządzonych na powierzchni ziemi osobom trzecim przez statki powietrzne (konwencje rzymskie z 1933 r. i 1952 r.) Konwencje te zostały przyjęte przez niewielką liczbę państw. Polska nie jest stroną tych konwencji. Jednak na forum ICAO uznano, iż

rozwój lotnictwa komunikacyjnego i związany z tym wzrost wypadków powoduje konieczność opracowania nowej konwencji międzynarodowej w tej kwestii. Pod wpływem inicjatywy niektórych państw m.in. Szwecji, ICAO zaproponowało modernizację konwencji rzymskiej.

Ożywioną działalność legislacyjną w dziedzinie komunikacji powietrznej rozwinęła od początku lat 90. Unia Europejska. Na wzór przepisów ICAO, w tym załączników technicznych, Unia Europejska formułuje swoje przepisy w formie dyrektyw, rozporządzeń, czy decyzji. Często to właśnie Unia Europejska zachęca i mobilizuje swoich członków do przyjmowania i ratyfikacji konwencji międzynarodowych bądź na ich podstawie wydaje własne przepisy (zał. nr 1). Tak było np. w przypadku konwencji montrealskiej z 1999 roku; przepisy tej konwencji Unia Europejska wprowadziła do swojego porządku prawnego poprzez rozporządzenie Rady z 2002 roku.

WYKAZ WAŻNIEJSZYCH SKRÓTÓW

AOC – *Air Operator's Certificate* (Świadectwo zdatności)

AAN – Archiwum Akt Nowych

AHM – *Airport Handling Manual* (Podręcznik obsługi naziemnej)

CINA – *International Commission for Air Navigation* (Międzynarodowa Komisja Żeglugi Powietrznej)

CITEJA – *International Committee of Experts on Air Law* (Międzynarodowy Komitet Techniczny Ekspertów Prawa Lotniczego)

CRS – *computerised reservation systems* (skomputeryzowane systemy rezerwacyjne)

Dz. Urz. – Dziennik Urzędowy WE

EASA – *European Aviation Safety Agency* (Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego)

ECAC – *European Civil Aviation Conference* (Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego)

EEA – *European Economic Area* (Europejska Strefa Ekonomiczna)

EURO, ECU – jednostka monetarna Unii Europejskiej

EUROCONTROL – *The European Organization for the Safety of Air Navigation* (Europejska Organizacja do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej

IATA – *International Air Transport Association* (Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Lotniczych)

ICAO – International Civil Aviation Organization (Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego)

IIA (ILA) – *IATA Intercarrier Agreement on Passenger Liability* (Porozumienie pomiędzy przewoźnikami o odpowiedzialności względem pasażerów)

IUAI – *International Union of Aviation Insurers* (Międzynarodowa Unia Ubezpieczycieli Lotniczych)

JAA – *Joint Aviation Authorities* (Wspólne Władze Lotnicze)

kc – kodeks cywilny

MIA–IATA *Agreement on Measures to Implement the IIA* (Porozumienie pomiedzy przewoźnikami wprowadzajace porozumienie IATA IIA)

PICAO – *Provisional International Civil Aviation Organization* (Tymczasowa Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego)

SDR – *Special Drawing Rights* (Specjalne Prawa Ciągnienia)

UE – *European Union* (Unia Europejska)

UW – Uniwersytet Warszawski

ULC – Urząd Lotnictwa Cywilnego

WE – Wspólnota (y) Europejska (ie)

BIBLIOGRAFIA

Opracowania zwarte i artykuły

Abeyratne Ruwantissa I.R, *Aviation Trends in the New Millennium*, Aldershot, England.

Babiński L., *Druga Międzynarodowa Konferencja Prawa Prywatnego Lotniczego*, „Sprawy Obce" 1930, zeszyt V.

Cheng B., *The Law of International Air Transport*, London 1962.

Doganis R., *Flying off course the economics of international airlines*, London 2002.

Durys P. i Jasiński F., *Wybór aktów prawnych do nauki międzynarodowego prawa lotniczego i kosmicznego*, Warszawa 1999.

Fenema P.H., *National ownership and control provisions remain major obstacles to airline mergers*, ICAO Journal, No 7, 2002.

Galicki Z., *Charakter prawny międzynarodowych wzorów i zalecanych metod ICAO*. Praca doktorska napisana w Katedrze Prawa Międzynarodowego Publicznego pod kierunkiem doc. dr. W. Góralczyka, Warszawa 1971. Maszynopis w Bibliotece Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego.

Galicki Z., *Terroryzm lotniczy w świetle prawa międzynarodowego*, [w:] *Rozprawy Uniwersytetu Warszawskiego*, Warszawa 1980.

Kołodziej (Polkowska) M., *Pierwsza światowa konwencja lotnicza i działalność jej stałego organu – Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej (CINA) 1919–1940*, Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska, Lublin – Polonia, Section K, Wydział Politologii, Vol. IX, 2002.

Lelieur I., *Law and policy of substantial ownership and effective control of airlines. Prospect for change*, Hants, 2003.

Liedel K., *Zwalczanie terroryzmu lotniczego, aspekty prawnomiędzynarodowe*, Warszawa 2003.

Milde M., *ICAO work on the modernization of the Warsaw system*, „Air Law" volume XIV, number 4/5, 1989.

Myszona K., *Status prawny przewoźnika lotniczego*, Warszawa 2000.

Polkowska M., Szymajda I., *Ochrona praw pasażerów lotniczych w prawie Wspólnoty Europejskiej*, Studia Europejskie, nr 4, Warszawa 2002.

Polkowska M., *Umowa przewozu i odpowiedzialność przewoźnika w międzynarodowym transporcie lotniczym*, Warszawa 2003.

Polkowska M., *System warszawki – zarys problematyki*, Studia Iuridica XLI/2003.

Rajski J., *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego w prawie międzynarodowym i krajowym*, Warszawa 1968.

Roper A., *La Convention Internationale du 13 octobre 1919 portant reglemantation de la navigation aerienne. Son origine. Son application. Son avenir*, Paris 1930.

Shawcross and Beaumont, Air Law London 2000, Vol. 1, VIII, Aviation insurance (opracowanie zbiorowe z kartkami wymiennymi).

Szymajda I., *Konkurencja w transporcie lotniczym. Prawo europejskie i problemy dostosowania prawa polskiego*, Warszawa 2002.

Żylicz M., *Międzynarodowe prawo komunikacyjne*, Warszawa 1970.

Żylicz M., *Prawo międzynarodowego transportu lotniczego*, Warszawa 1995.

Żylicz M., *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2002.

Wells A.T. and Chandorne B.D., *Introduction to Aviation Insurance and Risk Management*, Malabar, 2000.

WAŻNIEJSZE AKTY ŹRÓDŁOWE

Akty międzynarodowe

Traktat pokoju między mocarstwami sprzymierzonymi i skojarzonymi i Niemcami, podpisany w Wersalu dnia 28 czerwca 1919 roku. DzU z 1920 r., nr 35, poz. 200.

Konwencja urządzająca żeglugę powietrzną, podpisana w Paryżu dnia 13 października 1919 roku; przekład na język polski oraz wersje oryginalne w językach: francuskim, angielskim i włoskim, DzU z 1929 r., nr 6, poz. 54.

Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu powietrznego (12 październik 1929 r., Warszawa) DzU z 1933 r., nr 8, poz. 49.

Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Chicago 7 grudnia 1944 r.), DzU z 1959 r., nr 35, poz. 212.

Układ ICAO o tranzycie międzynarodowych służb powietrznych z 7 grudnia 1944 r., DzU z 1959 r., nr 35, poz. 213.

Konwencja dotycząca szkód wyrządzonych osobom trzecim na powierzchni ziemi przez obce statki powietrzne z 7 października 1952 r. – ICAO Doc. 7364.

Protokół zmieniający konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r. i zmienioną przez protokół sporządzony w Hadze dnia 28 września 1955 r. (8 marca 1971 r. Gwatemala), ICAO, Doc. 8932 (tłumaczenie na język polski).

Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego z 23 września 1971 r., Montrealu, DzU z 1976 r., nr 8 poz. 37 z 3 marca 1976 r.

Dodatkowe protokóły nr 1, 2, 3, 4 z 25 września 1975, Montreal, zmieniające konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r. druk konferencji – ICAO Doc. 9145 – 8, (tłumaczenie na język polski).

Protokół w sprawie zwalczania bezprawnych aktów przemocy w portach lotniczych służących międzynarodowemu lotnictwu cywilnemu (24 grudnia 1988 r., Montreal) ICAO 9518.

Essential Documents on International Air Carrier Liability, IATA, June 1999.

DCW Doc No.12 4/5/99.

DCW Doc No.33 17/5/99.

DCW Doc No.41 21/5/99.

DCW Doc No.20 11/5/99.

DCW Doc No.26 12/5/99.

DCW Doc No.40 20/5/99.

DCW Doc No.23 12/5/99.

The World of Civil Aviation 2002–2005, ICAO.

Final Act of the International Conference on Air Law held under the auspices of the International Civil Aviation Organization at Montreal from 10 to 28 May – ICAO, DCW Doc. No.58; 28/5/99.

Akty unijne

Decyzja Rady nr 50/80 z 20 grudnia 1979 ustalająca procedurę konsultacji relacji pomiędzy państwami członkowskimi i krajami trzecimi w zakresie transportu lotniczego i współpracy z organizacjami międzynarodowymi, Dz. Urz., nr L 018, 24/01/1980.

Decyzja Rady nr 87/602/EWG z dnia 14 grudnia 1987 r. w sprawie podziału między przewoźników lotniczych zdolności przewozów pasażerskich w zakresie regularnych usług lotniczych między państwami członkowskimi i dostępu przewoźników lotniczych do regularnych usług lotniczych na trasach między państwami członkowskimi. Dz. Urz., nr L 374, 31/12/1987.

Rozporządzenie Rady nr 3976/87 z 14 grudnia 1987 r. w sprawie trybu stosowania art. 85, pkt 3 Traktatu Rzymskiego dla wyłączenia niektórych rodzajów działań w transporcie lotniczym spod zakazu praktyk niezgodnych z zasadami konkurencji, Dz. Urz., nr L 374, 31/12/1987.

Rozporządzenie Rady nr 3975/87 z 14 grudnia 1987 r. ustanawiające procedurę stosowania reguł konkurencji do przedsiębiorstw w sektorze transportu lotniczego, Dz. Urz., nr L 374, 31/12/1987.

Rozporządzenie Rady nr 2299/89 z 24 lipca 1989 r. w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji, Dz. Urz., nr L 220, 29/07/1989.

Rozporządzenie Rady nr 295/91, z 4 lutego 1990 r. ustanawiające wspólne zasady systemu odszkodowań dla pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład w regularnych przewozach lotniczych, Dz. Urz., nr L 036 08/02/1991.

Dyrektywa Rady nr 90/314 z 13 czerwca 1990 r. w sprawie pakietów podróżniczych, urlopowych i wycieczkowych, Dz. Urz., nr L 158, 23/06/1990.

Rozporządzenia Rady nr 2342/90 z 24 lipca 1990 r. w sprawie taryf lotniczych w regularnych służbach powietrznych między państwami członkowskimi, Dz. Urz., nr L 217, 1990, 11/08/1990.

Dyrektywa Rady nr 91/670/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania licencji personelu pełniącego określone funkcje w lotnictwie cywilnym, Dz. Urz., nr L 373, 31/12/1991.

Rozporządzenie Rady nr 2407/92 z 23 lipca 1992 r. w sprawie licencjonowania przewoźników lotniczych, Dz. Urz., nr L 240, 24/08/1992.

Rozporządzenie Rady nr 2408/92 z 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych wspólnoty do tras wewnątrz wspólnoty, Dz. Urz., nr L 240, 24/08/1992.

Rozporządzenie Rady nr 2409/92 z 23 lipca 1992 r. w sprawie taryf i opłat w służbach powietrznych, Dz. Urz., nr L 240, 24/08/1992.

Rozporządzenie Rady nr 2410/92 z 23 lipca 1992 r. zmieniające rozporządzenie Rady nr 3975/87 w sprawie procedury stosowania zasad konkurencji w transporcie lotniczym, Dz. Urz., nr L 240, 24/08/1992.

Rozporządzenie Rady nr 2411/92 z 23 lipca 1992 r. zmieniające rozporządzenie Rady nr 3976/87 w sprawie trybu stosowania art.85, pkt.3 Traktatu Rzymskiego dla wyłączenia niektórych rodzajów działań w transporcie lotniczym spod zakazu praktyk niezgodnych z zasadami konkurencji, Dz. Urz., nr L 240/19, 24/08/1992.

Rozporządzenie Rady nr 95/93 z 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasów operacji w portach lotniczych Wspólnoty, Dz. Urz., nr L 14, 21/01/1993.

Dyrektywa Rady nr 9365 z 19 lipca 1993 r. w sprawie definicji i korzystania ze zgodnych warunków technicznych przy nabywaniu sprzętu i systemów zarządzania ruchem lotniczym, Dz. Urz., nr L 187, 29/07/1993.

Rozporządzenie Rady nr 3089/93 z 29 października 1993 r. zmieniające rozporządzenie nr 2299/89 o kodeksie postępowania w sprawach skomputeryzowanych systemów rezerwacyjnych, Dz. Urz., nr L 278, 11/11/1993.

Dyrektywa Rady nr 96/67 z 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych UE, Dz. Urz., nr L, 25/10/1996.

Dyrektywa Rady nr 97/15 z 25 marca 1997 r. w sprawie przyjęcia standardów organizacji EUROCONTROL oraz zmieniająca Dyrektywę Rady nr 93/65, Dz. Urz., nr L 095, 10/04/1997.

Rozporządzenie Rady nr 2027/97 z 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w razie wypadku lotniczego, Dz. Urz., nr L 285, 17/10/1997.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 889/2002 z 13 maja 2002 r. zmieniające rozporządzenie Rady nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków, Dz. Urz., nr L 140, 30/05/2002.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1592/2002 z 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych przepisów w lotnictwie cywilnym oraz ustanowienia EASA, Dz. Urz., nr L 240, 07/09/2002.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2320/2002 z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, Dz. Urz., nr L 355, 30/12/2002.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2002/30/WE z dnia 26 marca 2002 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu na lotniskach Wspólnoty, Dz. Urz., nr L 85 z 28 marca 2003 r.

Akty prawne polskie

Ustawa kodeks cywilny z dnia 18 maja 1964 r., DzU z 1964 r., nr 16, poz. 93 z późn. zmianami.

Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej, DzU z 1990 r., nr 78, poz. 461, z późn. zmianami.

Ustawa z dnia 18 stycznia 1996 r. o kulturze fizycznej (tekst jednolity), DzU z 2001 r., nr 81, art. 3, poz. 889.

Ustawa o Radzie Ministrów z dnia 8 sierpnia 1996 r., DzU z 2003 r., nr 24, poz. 189 z późn. zmianami.

Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r., DzU z 1997 r., nr 78, poz. 483.

Ustawa kodeks karny z dnia 2 czerwca 1997 r., DzU z 1997 r., nr 88, poz. 553 z późn zmianami.

Ustawa Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r., DzU z 2001 r., nr 62, poz. 627.

Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 października 2001 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury, DzU z dnia 23 października 2001 r., poz. 1326, nr 122) na podstawie art. 33, ust. 1 i 1a ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o organizacji i trybie pracy Rady Ministrów oraz o zakresie działania ministrów, DzU z 2003 r., nr 24, poz. 199 i nr 80, poz. 717 § 1, ust. 2, pkt. 4.

Ustawa prawo lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r., DzU z 2002 r., nr 130, poz. 1112 z późniejszymi zmianami.

Ustawa z dnia 15 grudnia 2000 r. o ochronie konkurencji i konsumentów DzU z 2003 r., nr 86, poz. 804.

Ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o zmianie i uchyleniu niektórych ustaw w związku z uzyskaniem przez RP członkostwa w Unii Europejskiej, DzU z 2004 r., nr 96, poz. 959.

Ustawa z dnia 29 kwietnia 2004 r. o zmianie ustawy prawo lotnicze, DzU z 2004 r., nr 99, poz. 1002.

Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej, DzU z 2004 r., nr 173, poz. 1807.

Załącznik 1

STAN RATYFIKACJI MIĘDZYNARODOWYCH KONWENCJI O KOMUNIKACJI POWIETRZNEJ W PAŃSTWACH UNII EUROPEJSKIEJ I PAŃSTWACH DO NIEJ KANDYDUJĄCYCH. STAN NA 30 CZERWCA 2003 R.

Państwo	Tytuł aktu prawnego																			
	Konwencja chicagowska 1944 r.	Układ o dwóch wolnościach 1944 r.	Układ o pięciu wolnościach 1944 r.	Konwencja warszawska 1929 r.	Konwencja rzymska 1952 r.	Protokół haski 1955 r.	Konwencja guadalajarska 1961 r.	Konwencja tokijska 1963 r.	Konwencja haska 1970 r.	Protokół gwatemalski 1971 r.	Konwencja montrealska 1971 r.	Protokół montrealski nr 1 1975 r.	Protokół montrealski nr 2 1975 r.	Protokół montrealski nr 3 1975 r.	Protokół montrealski nr 4 1975 r.	Protokół montrealski 1978 r.	Konwencja o plastikowych mat. wybuch. 1991 r.	Konwencja montrealska 1999 r.
Austria	●	●		●		●	●	●	●		●						●	
Belgia	●	●		●	●	●	●	●	●		●							
Cypr	●	●		●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Czechy	●	●		●		●	●	●	●		●						●	●
Dania	●	●		●		●	●	●	●		●	●	●	●	●		●	
Estonia	●	●		●		●	●	●	●		●	●	●	●	●		●	●
Finlandia	●	●		●		●	●	●	●		●	●	●	●	●		●	
Francja	●	●		●		●	●	●	●		●	●	●				●	
Grecja	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●
Hiszpania	●			●		●		●	●		●						●	
Holandia	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	
Irlandia	●	●		●		●	●	●	●		●	●	●	●	●			
Litwa	●					●	●	●	●		●						●	
Luksemburg	●	●		●	●	●	●	●	●		●							
Łotwa	●	●		●		●		●	●		●						●	
Malta	●	●		●				●	●		●						●	
Niemcy	●	●		●		●	●	●	●		●						●	
Polska	●	●		●		●	●	●	●		●							
Portugalia	●	●		●		●		●	●		●	●	●	●	●		●	●
Słowacja	●	●		●		●	●	●	●		●						●	●
Słowenia	●	●		●		●	●	●	●		●	●	●		●		●	●
Szwecja	●	●		●		●	●	●	●		●	●	●	●	●			
Węgry	●	●		●		●	●	●	●		●			●	●		●	
Włochy	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	
Wielka Brytania	●	●		●		●	●	●	●		●	●	●	●	●		●	

Źródło: „ICAO Journal" 2003, vol. 9, p. 28–30.

DzU59.35.212
1962–07–17 zm.DzU63.24.137
1969–02–21 zm.DzU69.27.210
1973–01–16 zm.DzU76.21.130
1976–05–17 zm.DzU76.32.188
1980–02–15 zm.DzU84.39.199
1999–10–18 zm.DzU00.39.446

KONWENCJA O MIĘDZYNARODOWYM LOTNICTWIE CYWILNYM, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

(DzU z dnia 26 czerwca 1959 r.)

W imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej
RADA PAŃSTWA
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ
podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 7 grudnia 1944 roku podpisana została w Chicago Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Po zaznajomieniu się z powyższą Konwencją Rada Państwa uznała ją i uznaje za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych, oświadcza, że wyżej wymieniona Konwencja jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona, oraz przyrzeka, że będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został Akt niniejszy opatrzony pieczęcią Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Dano w Warszawie, dnia 20 listopada 1958 roku.

(Tekst Konwencji zamieszczony jest w załączniku do niniejszego numeru).

ZAŁĄCZNIK

KONWENCJA O MIĘDZYNARODOWYM LOTNICTWIE CYWILNYM

WSTĘP

Zważywszy, ze przyszły rozwój międzynarodowego lotnictwa cywilnego może przyczynić się w znacznej mierze do stworzenia i utrzymania przyjaźni i zrozumienia między narodami i ludami świata oraz że wszelkie jego nadużycie może zagrozić bezpieczeństwu powszechnemu;

zważywszy, że pożądane jest uniknięcie wszelkich nieporozumień i rozwijanie współpracy między narodami i ludami, od której zależy pokój świata;

niżej podpisane Rządy, uzgodniwszy i osiągnąwszy porozumienie w tym celu, by międzynarodowe lotnictwo cywilne mogło się rozwijać w sposób pewny i prawidłowy, a międzynarodowe służby transportu lotniczego mogły być ustanawiane na zasadzie jednakowych możliwości dla wszystkich i prowadzone w sposób właściwy i ekonomiczny –

zawarły w tym celu niniejszą Konwencję

CZĘŚĆ I. ŻEGLUGA POWIETRZNA

Rozdział I
Ogólne zasady i zastosowanie Konwencji

Artykuł 1
Suwerenność

Umawiające się Państwa uznają, że każde Państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium.

Artykuł 2
Terytorium

Dla celów niniejszej Konwencji uważa się, że terytorium Państwa stanowią obszary lądowe i przylegające do nich wody terytorialne, objęte suwerennością, suzerennością, mandatem lub opieką tego Państwa.

Artykuł 3
Cywilne i państwowe statki powietrzne

a) Niniejsza Konwencja stosuje się wyłącznie do cywilnych statków powietrznych, nie stosuje się zaś do statków powietrznych państwowych.

b) Statki powietrzne używane w służbie wojskowej, celnej i policyjnej uważa się za statki powietrzne państwowe.

c) Żaden państwowy statek powietrzny Umawiającego się Państwa nie może przelatywać nad terytorium innego Państwa ani lądować na nim bez zezwolenia udzielonego w drodze specjalnego porozumienia lub w inny sposób albo niezgodnie z warunkami takiego zezwolenia.

d) Umawiające się Państwa zobowiązują się, przy ustalaniu przepisów dotyczących swoich państwowych statków powietrznych, mieć na względzie bezpieczeństwo żeglugi statków powietrznych cywilnych.

Artykuł 3 bis [1]

a) Umawiające się Państwa uznają, że każde Państwo musi powstrzymać się od uciekania się do użycia broni przeciwko cywilnemu statkowi powietrznemu w locie oraz że w przypadku przechwycenia życie osób na pokładzie i bezpieczeństwo statku powietrznego nie mogą być zagrożone. Przepis ten nie powinien być interpretowany tak, aby zmieniał w jakikolwiek sposób prawa i zobowiązania państw ustanowione w Karcie Narodów Zjednoczonych.

b) Umawiające się Państwa uznają, że każde Państwo, korzystając z praw swojej suwerenności, jest uprawnione do żądania lądowania w jakimś wyznaczonym porcie lotniczym cywilnego statku powietrznego przelatującego nad jego terytorium bez zezwolenia albo jeśli są racjonalne podstawy do stwierdzenia, że jest on używany w jakimkolwiek celu niezgodnym z konwencją; może także przekazać takiemu statkowi powietrznemu wszelkie inne polecenia mające na celu zaprzestanie tych naruszeń. W tym celu Umawiające się Państwa mogą uciec się do wszelkich stosownych środków zgodnych z odnośnymi zasadami prawa międzynarodowego, łącznie z odpowiednimi postanowieniami konwencji, a szczególnie ustępu a) niniejszego artykułu. Każde Umawiające się Państwo zgadza się na publikowanie swoich obowiązujących przepisów odnoszących się do przechwycenia statku powietrznego.

c) Każdy cywilny statek powietrzny zastosuje się do polecenia wydanego zgodnie z ustępem b) niniejszego artykułu. W tym celu każde Umawiające się Państwo ustanowi wszelkie niezbędne postanowienia w ustawach lub przepisach krajowych, tak aby były one wiążące dla każdego cywilnego statku powietrznego zarejestrowanego w tym państwie lub eksploatowanego przez operatora, który ma swoje główne miejsce działalności lub miejsce stałego pobytu w tym państwie. Każde Umawiające się Państwo traktować będzie jakiekolwiek naruszenie ustaw lub przepisów jako karalne poprzez nakładanie surowej kary i przekazywać będzie opisy takich przypadków kompetentnym organom zgodnie z obowiązującymi przepisami.

d) Każde Umawiające się Państwo podejmie odpowiednie środki zakazujące umyślnego użycia jakiegokolwiek statku powietrznego zarejestrowanego w tym państwie lub użytkowanego przez operatora, który ma swoje główne miejsce działalności lub miejsce stałego pobytu w tym państwie, dla jakiegokolwiek celu niezgodnego z niniejszą konwencją. Postanowienie niniejsze nie ma wpływu na postanowienia ustępu a) ani nie uchyla postanowień ustępu b) i c) niniejszego artykułu.

Artykuł 4

Nadużycie lotnictwa cywilnego

Każde Umawiające się Państwo zgadza się na nieużywanie lotnictwa cywilnego do jakichkolwiek celów sprzecznych z celami niniejszej Konwencji.

Rozdział II

Przelot nad terytorium Umawiających się Państw

Artykuł 5

Prawo nieregularnego przelotu

Każde Umawiające się Państwo zgadza się, by wszelkie statki powietrzne innych Umawiających się Państw, nie używane w regularnej międzynarodowej służbie powietrznej, posiadały prawo wlotu lub przelotu nad jego terytorium bez lądowania oraz prawo lądowania w celach niehandlowych, bez konieczności otrzymania uprzedniego zezwolenia, pod warunkiem przestrzegania postanowień niniejszej Konwencji i z zastrzeżeniem prawa Państwa nad którego terytorium przelatują, do żądania lądowania. Każde Umawiające się Państwo zastrzega sobie jednak prawo żądania ze względów bezpieczeństwa lotu, by statki powietrzne mające przelatywać nad obszarami nieprzystępnymi lub nie posiadającymi odpowiednich udogodnień dla żeglugi powietrznej trzymały się określonych dróg lub uzyskały specjalne zezwolenie na takie loty.

Jeżeli wspomnianych statków powietrznych używa się do odpłatnego przewozu pasażerów, towarów lub poczty poza międzynarodową regularną służbą powietrzną, mają one również przywilej zabierania i pozostawiania pasażerów, towarów i poczty, z zastrzeżeniem postanowień artykułu 7 i z zastrzeżeniem prawa Państwa, w którym się to odbywa, do ustanowienia takich przepisów, warunków lub ograniczeń, jakie uzna ono za pożądane.

Artykuł 6

Regularna służba powietrzna

Regularna międzynarodowa służba powietrzna może być wykonywana nad terytorium lub terytorium Umawiającego się Państwa tylko na mocy specjalnego zezwolenia lub innego upoważnienia udzielonego przez to Państwo i zgodnie z warunkami takiego zezwolenia lub upoważnienia.

Artykuł 7

Kabotaż

Każde Umawiające się Państwo ma prawo odmówić statkom powietrznym innych Umawiających się Państw zezwolenia na zabieranie na jego terytorium pasażerów, poczty i towarów celem odpłatnego przewiezienia z przeznaczeniem do innej miejscowości na tym terytorium. Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się do niezawierania porozumień przyznających specjalnie innemu Państwu lub linii lotniczej innego Państwa tego rodzaju przywilejów na zasadzie wyłączności oraz do nieprzyjmowania tego rodzaju wyłącznych przywilejów od innego Państwa.

Artykuł 8

Statki powietrzne bez pilota

Statek powietrzny nadający się do lotu bez pilota może bez pilota przelatywać nad terytorium Umawiającego się Państwa tylko za specjalnym upoważnieniem ze strony tego Państwa i zgodnie z warunkami takiego upoważnienia. Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się zapewnić kontrolę lotów statków powietrznych bez pilota w rejonach otwartych dla cywilnych statków powietrznych w taki sposób, by uniknąć niebezpieczeństwa dla cywilnych statków powietrznych.

Artykuł 9

Strefy zakazane

a) Każde Umawiające się Państwo ma prawo, ze względu na konieczność wojskową lub na bezpieczeństwo publiczne, wprowadzić jednolite ograniczenia lub zakazy przelotu statków powietrznych innych Państw nad pewnymi strefami swojego terytorium z zastrzeżeniem, że żadne różnice nie będą pod tym względem czynione między statkami powietrznymi danego Państwa używanymi do regularnej międzynarodowej służby powietrznej a statkami innych Umawiających się Państw używanymi do podobnych celów. Rozmiary i rozmieszczenie wspomnianych stref zakazanych powinno się ustalać w rozsądny sposób, ażeby nie stwarzać niepotrzebnych przeszkód dla żeglugi powietrznej. Określenie takich stref zakazanych na terytorium Umawiającego się Państwa, jak również wszelkie późniejsze ich zmiany, powinny być możliwie wcześnie podawane do wiadomości innych Umawiających się Państw oraz Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

b) Każde Umawiające się Państwo zastrzega sobie również prawo wprowadzenia ze skutkiem natychmiastowym, w okolicznościach wyjątkowych lub w razie nagłej konieczności lub też w interesie bezpieczeństwa publicznego, czasowych ograniczeń lub zakazów przelotu nad całym swoim terytorium lub jego częścią, pod warunkiem, że ograniczenia lub zakazy będą stosowane bez względu na przynależność państwową do statków powietrznych wszystkich innych Państw.

c) Każde Umawiające się Państwo może żądać, w warunkach przez siebie określonych, ażeby każdy statek powietrzny wlatujący do stref wymienionych powyżej w ustępach a) i b) wylądował tak prędko, jak to jest praktycznie możliwe, w porcie lotniczym wyznaczonym na terytorium tego Państwa.

Artykuł 10

Lądowanie w celnym porcie lotniczym

Z wyjątkiem przypadków, gdy na podstawie postanowień niniejszej Konwencji lub na mocy specjalnego upoważnienia statek powietrzny może przelatywać nad terytorium Umawiającego się Państwa bez lądowania, każdy statek powietrzny przybywający na terytorium Umawiającego się Państwa powinien lądować, jeżeli wymagają tego przepisy danego Państwa, w porcie lotniczym wyznaczonym przez to Państwo dla celów kontroli celnej i innej. Statek powietrzny opuszczający terytorium Umawiającego się Państwa powinien odlatywać z podobnie wyznaczonego celnego portu lotniczego. Szczegóły dotyczące wszystkich portów lotniczych wyznaczonych jako celne porty lotnicze będą przez Państwo ogłaszane i przekazywane Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, utworzonej na mocy części drugiej niniejszej Konwencji, celem przekazania do wiadomości wszystkim innym Umawiającym się Państwom.

Artykuł 11

Stosowanie przepisów lotniczych

Z zastrzeżeniem postanowień niniejszej Konwencji ustawy i przepisy Umawiającego się Państwa dotyczące dopuszczenia na jego terytorium statków powietrznych używanych w międzynarodowej żegludze powietrznej lub opuszczania przez nie tego terytorium albo dotyczące eksploatacji i żeglugi wspomnianych statków powietrznych w czasie ich pobytu w jego granicach będą stosowane do statków powietrznych wszystkich Umawiających się Państw bez względu na przynależność państwową i powinny być przestrzegane przez wspomniane statki powietrzne przy przybyciu na terytorium danego Państwa, przy opuszczaniu tego terytorium bądź podczas pobytu w jego granicach.

Artykuł 12

Reguły lotnicze

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się zastosować właściwe środki w celu zapewnienia, by każdy statek powietrzny przelatujący nad jego terytorium lub manewrujący w granicach jego terytorium, jak również każdy statek powietrzny noszący znak jego przynależności państwowej niezależnie od miejsca, w którym się znajduje, musiał stosować się do obowiązujących w danym miejscu reguł i przepisów, dotyczących lotu i manewrowania statków powietrznych. Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się utrzymywać swoje własne przepisy w tej dziedzinie, w możliwie jak najszerszym zakresie, w zgodności z przepisami ustanawianymi co pewien czas na podstawie niniejszej

Konwencji. Nad pełnym morzem obowiązywać będą reguły ustanowione na podstawie niniejszej Konwencji. Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się zapewnić ściganie wszystkich osób naruszających obowiązujące przepisy.

Artykuł 13

Przepisy dotyczące przybycia i odprawy

Z chwilą przybycia na terytorium Umawiającego się Państwa, przy opuszczaniu tego terytorium lub podczas pobytu na nim pasażerowie i załogi statków powietrznych oraz towary przewiezione tymi statkami podlegają ustawom i przepisom tego Państwa, dotyczącym przybycia wspomnianych pasażerów, załóg lub towarów na jego terytorium i opuszczeniu przez nich tego terytorium takim, jak przepisy w sprawie przyjęcia, odprawy, imigracji, paszportów, ceł i kwarantanny.

Artykuł 14

Zapobieganie szerzeniu się chorób

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się zastosować skuteczne środki w celu przeciwdziałania szerzeniu się za pośrednictwem żeglugi powietrznej cholery, tyfusu (epidemicznego), ospy, żółtej febry i dżumy, jak również wszelkich innych chorób zakaźnych, których określenie w razie potrzeby należy do Umawiających się Państw.

W tym celu Umawiające się Państwa będą się porozumiewać w sposób ścisły z organizacjami właściwymi w sprawach przepisów międzynarodowych dotyczących środków sanitarnych, które stosuje się do statków powietrznych. Takie porozumiewanie się nie może w niczym uchybiać stosowaniu jakiejkolwiek będącej w mocy międzynarodowej konwencji w tych sprawach, której stronami mogłyby być Umawiające się Państwa.

Artykuł 15

Opłaty za korzystanie z portów lotniczych i inne podobne należności

Każdy port lotniczy w Umawiającym się Państwie otwarty do użytku publicznego dla krajowych statków powietrznych będzie również, z zastrzeżeniem postanowień artykułu 68, otwarty na jednakowych warunkach dla statków powietrznych wszystkich innych Umawiających się Państw. Jednakowe również warunki będą stosowane w sprawie korzystania przez statki powietrzne każdego Umawiającego się Państwa ze wszelkich udogodnień dla żeglugi powietrznej, oddanych do użytku publicznego dla zapewnienia bezpieczeństwa i sprawności żeglugi powietrznej, łącznie z obsługą radiową i meteorologiczną.

Wszelkie opłaty za używanie takich portów lotniczych i udogodnień dla żeglugi powietrznej przez statki powietrzne jakiegokolwiek innego Umawiającego się Państwa, jakie Umawiające się Państwo może nakładać lub na których nakładanie może zezwolić, nie mogą przewyższać:

a) w odniesieniu do statków powietrznych nie używanych do wykonywania regularnej międzynarodowej służby powietrznej – opłat uiszczanych przez krajowe statki powietrzne tego samego typu używane do podobnej służby,

b) w odniesieniu do statków powietrznych używanych do wykonywania regularnej międzynarodowej służby powietrznej – opłat uiszczanych przez krajowe statki powietrzne używane do podobnej służby.

Opłaty powyższe powinny być ogłaszane i podawane do wiadomości Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego; zastrzega się przy tym, że opłaty nałożone za korzystanie z portów lotniczych i innych udogodnień podlegają na wniosek zainteresowanego Umawiającego się Państwa rozpatrzeniu przez Radę, która sporządza sprawozdanie i czyni zalecenia w tym przedmiocie, w celu ich rozpatrzenia przez zainteresowane Państwo lub Państwa.

Żadne Umawiające się Państwo nie będzie nakładać opłat i innych należności z tytułu samego tylko korzystania z prawa tranzytu nad jego terytorium, przybycia na to terytorium, lub opuszczenia tego terytorium przez statek powietrzny któregoś z Umawiających się Państw albo przez osoby lub rzeczy znajdujące się na jego pokładzie.

akty wykonawcze

Artykuł 16

Inspekcja statków powietrznych

Właściwe władze każdego z Umawiających się Państw będą miały prawo przy lądowaniu lub odlocie statków powietrznych innych Umawiających się Państw poddać te statki powietrzne inspekcji bez powodowania nie usprawiedliwionej zwłoki, jak również sprawdzić świadectwa i inne dokumenty, przewidziane przez niniejszą Konwencję.

Rozdział III

Przynależność Państwowa statków powietrznych

Artykuł 17

Przynależność państwowa statków powietrznych

Statki powietrzne mają przynależność państwową Państwa, w którym są zarejestrowane.

Artykuł 18

Rejestracja wielokrotna

Statek powietrzny nie może być ważnie zarejestrowany więcej niż w jednym Państwie, jednakże jego rejestracja może być przeniesiona z jednego Państwa do innego.

Artykuł 19

Ustawy krajowe o rejestracji

Rejestracja lub przeniesienie rejestracji statku powietrznego powinny się odbywać w każdym Umawiającym się Państwie zgodnie z ustawami i przepisami danego Państwa.

Artykuł 20

Umieszczanie znaków

Każdy statek powietrzny używany w międzynarodowej żegludze powietrznej powinien nosić właściwe znaki przynależności państwowej i rejestracyjne.

Artykuł 21

Zawiadamianie o rejestracji

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się do dostarczania na życzenie innego Umawiającego się Państwa lub Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego informacji dotyczących rejestracji i własności poszczególnych statków powietrznych zarejestrowanych w danym Państwie. Ponadto każde Umawiające się Państwo powinno dostarczyć Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z przepisami, jakie ta organizacja może ustanowić, sprawozdań zawierających takie dane, jakie może udostępnić co do własności i kontroli statków powietrznych zarejestrowanych w tym Państwie i używanych zazwyczaj w międzynarodowej żegludze powietrznej. Otrzymane w ten sposób przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego dane będą na życzenie udostępnione przez nią innym Umawiającym się Państwom.

Rozdział IV

Środki mające na celu ułatwienie żeglugi powietrznej

Artykuł 22

Uproszczenie formalności

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się zastosować wszelkie możliwe w praktyce środki przez wydanie specjalnych przepisów lub w inny sposób, w celu ułatwienia i usprawnienia żeglugi statków powietrznych między terytoriami Umawiających się Państw i zapobieżenia wszelkiej zbytecznej zwłoce w stosunku do statków powietrznych, ich załóg, pasażerów i ładunku, w szczególności o ile chodzi o zastosowanie ustaw dotyczących imigracji, kwarantanny, cła i odprawy.

Artykuł 23

Formalności celne i imigracyjne

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się, jak dalece uzna to za możliwe w praktyce, wydawać przepisy celne i imigracyjne dotyczące międzynarodowej żeglugi powietrznej, w zgodności z zasadami postępowania, które mogą być co pewien czas ustalane lub zalecane w zastosowaniu

niniejszej Konwencji. Żadnego przepisu niniejszej Konwencji nie można tłumaczyć jako sprzeciwiającego się ustanawianiu wolnocłowych portów lotniczych.

Artykuł 24

Opłaty celne

a) Statek powietrzny przylatujący na terytorium innego Umawiającego się Państwa, odlatujący z takiego terytorium lub przelatujący nad nim będzie czasowo zwolniony od opłat przy zachowaniu przepisów celnych danego Państwa. Materiały pędne, smary, części zapasowe, normalne wyposażenie i zapasy podkładowe, znajdujące się na pokładzie statku powietrznego Umawiającego się Państwa, przybywającego na terytorium innego Umawiającego się Państwa i pozostające na jego pokładzie przy opuszczaniu tego terytorium, powinny być zwolnione od opłat celnych, kosztów inspekcji i tym podobnych opłat i należności państwowych lub miejscowych. Zwolnienie powyższe nie stosuje się do ilości lub materiałów wyładowanych, z wyjątkiem przypadków określonych przez przepisy celne danego Państwa, które mogą wymagać poddania tych ilości i materiałów nadzorowi celnemu.

b) Części zapasowe i wyposażenie, wwożone na terytorium Umawiającego się Państwa celem wbudowania lub używania na statku powietrznym innego Umawiającego się Państwa, używanym do międzynarodowej żeglugi powietrznej, powinny być zwolnione od opłat celnych, pod warunkiem wypełnienia przepisów danego Państwa, które mogą wymagać poddania tych przedmiotów nadzorowi celnemu lub kontroli celnej.

Artykuł 25

Statki powietrzne w niebezpieczeństwie

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się do zapewnienia takich środków pomocy statkom powietrznym w niebezpieczeństwie na jego terytorium, jakie uzna za możliwe w praktyce, oraz do zezwolenia, z zastrzeżeniem kontroli swoich własnych władz, właścicielom statków powietrznych lub władzom Państwa, w którym dany statek powietrzny jest zarejestrowany, na udzielenie takich środków pomocy, jakich wymagają okoliczności. Każde Umawiające się Państwo podejmując poszukiwania zaginionego statku powietrznego będzie brać udział w stosowaniu skoordynowanych środków, jakie mogą być co pewien czas zalecane na podstawie niniejszej Konwencji.

Artykuł 26

Dochodzenia w sprawie wypadków

W razie wypadku, którego doznał statek powietrzny jednego Umawiającego się Państwa na terytorium innego Umawiającego się Państwa i który pociągnął za sobą śmierć lub poważne obrażenia albo wskazuje na istnienie poważnych usterek technicznych na statku powietrznym lub w udogodnieniach dla żeglugi powietrznej, Państwo, na którego terytorium wypadek nastąpił, wdroży dochodzenie co do okoliczności wypadku, stosując się, jak dalece jego własne ustawy na to pozwalają, do zasad postępowania zaleconych przez Organizację Miedzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. Państwu, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany, powinno się umożliwić wyznaczenie obserwatorów, którzy byliby obecni przy dochodzeniu; Państwo prowadzące dochodzenie poda do wiadomości temu drugiemu Państwu sprawozdanie i wnioski w danej sprawie.

Artykuł 27

Wyłączenie spod zajęcia z tytułu roszczeń patentowych

a) Jeżeli statek powietrzny Umawiającego się Państwa jest używany do międzynarodowej żeglugi powietrznej, żadne dozwolone przybycie tego statku powietrznego na terytorium drugiego Umawiającego się Państwa ani dozwolony tranzyt przez terytorium takiego Państwa z lądowaniem lub bez lądowania nie może stanowić okazji ani do zajęcia lub zatrzymania statku powietrznego, ani do jakiegokolwiek roszczenia przeciwko osobie, która jest właścicielem statku powietrznego lub która go używa, ani do innego działania ze strony lub z upoważnienia takiego Państwa lub osoby tam przebywającej z tego powodu, że konstrukcja, mechanizm, części, akcesoria lub funkcjonowanie statku powietrznego stanowią naruszenia jakiegokolwiek patentu, rysunku lub wzoru należycie uznanego lub zarejestrowanego w Państwie, na którego terytorium statek powietrzny przybył; rozumie się przy tym, że w Państwie, na którego terytorium taki statek powietrzny przybył, nie może być w żadnym

przypadku wymagane złożenie zabezpieczenia w związku ze wspomnianym wyłączeniem spod zajęcia lub zatrzymania.

b) Przepisy ust. a) niniejszego artykułu stosuje się również do składania części zamiennych i wyposażenia zapasowego statków powietrznych oraz do prawa używania i wbudowania powyższych części i wyposażenia celem dokonania naprawy statku powietrznego Umawiającego się Państwa na terytorium innego Umawiającego się Państwa z zastrzeżeniem, że tak składowanych opatentowanych części lub wyposażenia nie można sprzedawać lub rozprowadzać wewnątrz Państwa, na którego terytorium statek powietrzny przybył, albo wywozić w celach handlowych poza granice tego Państwa.

c) Przywileje niniejszego artykułu stosuje się jedynie do tych Państw – stron niniejszej Konwencji, które 1) są stronami międzynarodowej konwencji o ochronie własności przemysłowej, z wszelkimi późniejszymi poprawkami do niej albo 2) wydały ustawy patentowe uznające wynalazki dokonane przez obywateli innych Państw będących stronami niniejszej Konwencji i udzielające tym wynalazkom odpowiedniej ochrony.

Artykuł 28

Udogodnienia w dziedzinie żeglugi powietrznej i znormalizowane systemy

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się w zakresie, w jakim uzna to za możliwe, w praktyce:

a) urządzić na swoim terytorium w celu ułatwienia międzynarodowej żeglugi powietrznej porty lotnicze, obsługę radiową, obsługę meteorologiczną i inne udogodnienia dla żeglugi powietrznej, zgodnie z wzorami i metodami postępowania zalecanymi lub ustalanymi co pewien czas na podstawie niniejszej Konwencji.

b) przyjąć i wprowadzić w życie właściwe systemy wzorcowe w zakresie metod łączności, kodów, znakowań, sygnalizacji, oświetlenia i innych metod i reguł eksploatacji, jakie mogą być zalecane lub ustalane co pewien czas na podstawie niniejszej Konwencji,

c) współpracować w międzynarodowych poczynaniach, podejmowanych w celu zapewnienia publikowania map i planów lotniczych zgodnie z wzorami, jakie mogą być zalecane lub ustalane co pewien czas na podstawie niniejszej Konwencji.

Rozdział V

Warunki dotyczące statków powietrznych

Artykuł 29

Dokumenty pokładowe statku powietrznego

Każdy statek powietrzny Umawiającego się Państwa używany do żeglugi międzynarodowej powinien mieć na pokładzie następujące dokumenty, odpowiadające warunkom przepisanym w niniejszej Konwencji:

a) swoją kartę rejestracyjną,

b) swoje świadectwo zdatności do lotu,

c) odpowiednie licencje dla każdego członka załogi,

d) swój dziennik podróży,

e) licencję na pokładową stację radiową, jeżeli jest wyposażony w aparat radiowy,

f) listę imienną pasażerów z podaniem miejsca wejścia na pokład i miejsca przeznaczenia, jeżeli przewozi pasażerów,

g) manifest i szczegółowe deklaracje towarowe, jeżeli przewozi towary.

Artykuł 30

Wyposażenie radiowe statku powietrznego

a) Statek powietrzny każdego Umawiającego się Państwa może podczas przebywania na terytorium i nad terytorium innych Umawiających się Państw mieć na pokładzie radiowy aparat nadawczy jedynie wówczas, gdy właściwe władze Państwa, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany, wydały licencję na zainstalowanie i używanie tego aparatu. Używanie radiowego aparatu nadawczego

w obrębie terytorium Umawiającego się Państwa, nad którym statek powietrzny przelatuje, powinno by zgodne z przepisami wydanymi przez to Państwo.

b) Radiowy aparat nadawczy może być używany jedynie przez tych członków załogi uczestniczącej w locie, którzy posiadają na to specjalną licencję wydaną przez właściwe władze Państwa, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany.

Artykuł 31

Świadectwa zdolności do lotu

Każdy statek powietrzny używany do międzynarodowej żeglugi powietrznej powinien być zaopatrzony w świadectwo zdatności do lotu, wydane lub potwierdzone przez Państwo, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany.

Artykuł 32

Licencje personelu

a) Pilot i inni członkowie załogi eksploatacyjnej każdego statku powietrznego używanego do żeglugi międzynarodowej powinni posiadać świadectwa uzdolnienia i licencje wydane lub potwierdzone przez Państwo, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany.

b) Każde Umawiające się Państwo zastrzega sobie prawo odmowy uznania ważności, gdy chodzi o loty nad jego terytorium świadectw uzdolnienia i licencji, przyznanych któremukolwiek z jego obywateli przez inne umawiające się Państwo.

Artykuł 33

Uznanie świadectw i licencji

Świadectwa zdatności do lotu oraz świadectwa uzdolnienia i licencje, wydane lub potwierdzone przez Umawiające się Państwo, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany, powinny być uznane za ważne przez inne Umawiające się Państwa pod warunkiem, że wymagania, które były stawiane przy wydawaniu lub potwierdzaniu wspomnianych świadectw i licencji, są równe lub wyższe od wymagań minimalnych, jakie mogą być co pewien czas ustalane na podstawie niniejszej Konwencji.

Artykuł 34

Dzienniki podróży

Dla każdego statku powietrznego używanego do żeglugi międzynarodowej powinno się prowadzić dziennik podróży, w którym wpisuje się szczegóły dotyczące samego statku powietrznego, jego załogi i każdej podróży w sposób, jaki może być co pewien czas ustalany na podstawie niniejszej Konwencji.

Artykuł 35

Ograniczenia dotyczące ładunku

a) Na statkach powietrznych używanych do żeglugi międzynarodowej nie można przewozić amunicji wojennej lub sprzętu wojennego na terytorium lub nad terytorium któregokolwiek Państwa, chyba że Państwo to udzieliło zezwolenia. Każde Państwo powinno ustalić, w drodze wydania przepisów, co się uważa za amunicję wojenną lub sprzęt wojenny w rozumieniu niniejszego artykułu, biorąc pod uwagę, w celu ujednolicenia przepisów, zalecenia, jakie może co pewien czas wydawać Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

b) Każde Umawiające się Państwo zastrzega sobie prawo regulowania lub zakazywania z uwagi na porządek publiczny i bezpieczeństwo, przewozu na swoim terytorium lub nad swoim terytorium przedmiotów innych, niż wymienione w ustępie a) pod warunkiem, że nie będą czynione żadne różnice w tym względzie między krajowymi statkami powietrznymi danego Państwa a statkami powietrznymi innych Państw używanymi do tejże żeglugi i że ponadto nie będą stosowane żadne ograniczenia, które mogłyby krępować przewóz i używanie na statkach powietrznych urządzeń niezbędnych do ich eksploatacji lub nawigacji albo dla bezpieczeństwa personelu lub pasażerów.

Artykuł 36

Aparaty fotograficzne

Każde Umawiające się Państwo może zakazać lub uregulować używanie aparatów na statkach powietrznych nad swoim terytorium.

Rozdział VI
Międzynarodowe normy i zalecone metody postępowania

Artykuł 37
Przyjęcie międzynarodowych norm i zasad postępowania

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się współpracować w celu zapewnienia najwyższego możliwego w praktyce ujednostajnienia przepisów, norm, zasad postępowania i organizacji w odniesieniu do statków powietrznych, personelu, dróg lotniczych i służb pomocniczych we wszelkich przypadkach, w których takie ujednostajnienie może ułatwić i ulepszyć żeglugę powietrzną.

W tym celu Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego będzie przyjmować i zmieniać co pewien czas w miarę potrzeby międzynarodowe normy oraz zalecone metody i zasady postępowania, odnoszące się do:

a) systemów łączności i udogodnień dla żeglugi powietrznej, łącznie ze znakowaniem naziemnym,
b) cech charakterystycznych portów lotniczych i pól wzlotów,
c) reguł lotniczych i metod kontroli ruchu lotniczego,
d) wydawania licencji personelowi eksploatacyjnemu i mechanicznemu,
e) zdatności statków powietrznych do lotu,
f) rejestracji i identyfikacji statków powietrznych,
g) gromadzenia i wymiany informacji meteorologicznych,
h) ksiąg pokładowych,
i) map i planów lotniczych,
j) formalności celnych i imigracyjnych,
k) statków powietrznych w niebezpieczeństwie i dochodzeń w sprawie wypadków

oraz do wszelkich innych zagadnień, związanych z bezpieczeństwem, regularnością i sprawnością żeglugi powietrznej, które mogą tego co pewien czas wymagać.

Artykuł 38
Odchylenia od międzynarodowych norm i zasad postępowania

Każde Państwo, które uważa za niemożliwe w praktyce zastosowanie się pod każdym względem do którychkolwiek ze wspomnianych międzynarodowych norm lub zasad postępowania albo całkowite dostosowanie wprowadzonych przez siebie przepisów lub metod postępowania do międzynarodowych norm i zasad postępowania w przypadkach ich zmian, albo które uważa za konieczne wprowadzenie przepisów lub metod postępowania, różniących się pod jakimkolwiek względem od przepisów i metod postępowania ustalonych zgodnie z normami międzynarodowymi, powinno niezwłocznie podać do wiadomości Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego różnice zachodzące między jego własną praktyką a praktyką ustaloną przez normy międzynarodowe. W przypadku zmian w normach międzynarodowych każde Państwo, które nie dokonało odpowiednich zmian we wprowadzonych przez siebie przepisach lub metodach postępowania, powinno zawiadomić o tym Radę w ciągu sześćdziesięciu dni od daty przyjęcia zmian do normy międzynarodowej albo wskazać środki, jakie zamierza zastosować. W każdym takim przypadku Rada powiadamia niezwłocznie wszystkie inne Państwa o różnicach istniejących między jedną lub większą ilością cech normy międzynarodowej a krajową praktyką stosowaną w tym zakresie przez wspomniane Państwo.

Artykuł 39
Wpisy dodatkowe na świadectwach i licencjach

a) Jeżeli jakikolwiek statek powietrzny lub jego część składowa, co do których istnieje międzynarodowa norma zdatności do lotu lub funkcjonowania, w chwili wydania świadectwa zdatności do lotu odpowiada pod jakimkolwiek względem wspomnianej normie, wówczas na świadectwie zdatności do lotu lub w załączniku do niego powinny być wpisane wszystkie punkty, co do których norma nie została zachowana.

b) Jeżeli jakakolwiek osoba posiadająca licencję nie odpowiada w pełni wymaganiom ustalonym przez normę międzynarodową dla klasy licencji lub świadectwa, które posiada, wówczas na licencji

tej osoby lub w załączniku do tej licencji powinny być wpisane wszystkie szczegóły, co do których dana osoba nie odpowiada wspomnianym wymaganiom.

Artykuł 40

Ważność świadectw i licencji posiadających dodatkowe wpisy

Żaden statek powietrzny i żaden członek personelu, który posiada świadectwo lub licencję z wyżej wspomnianym dodatkowym spisem, nie może brać udziału w żegludze międzynarodowej, chyba że otrzyma na to pozwolenie Państwa lub Państw, na których terytorium przebywa. Rejestrowanie lub używanie takiego statku powietrznego lub jakiejkolwiek części składowej statku powietrznego dopuszczonej do użytku na podstawie świadectwa w Państwie innym niż Państwo, w którym świadectwo zostało pierwotnie wydane, jest uzależnione od decyzji Państwa, na którego terytorium statek powietrzny lub część składowa zostały sprowadzone.

Artykuł 41

Uznanie dotychczasowych norm zdatności do lotu

Przepisów niniejszego rozdziału nie stosuje się do tych typów statków powietrznych i wyposażenia statków powietrznych, których pierwowzór został przedstawiony do homologacji odpowiednim władzom krajowym przed upływem trzech lat, licząc od daty przyjęcia normy międzynarodowej dotyczącej zdatności do lotu danego sprzętu.

Artykuł 42

Uznanie dotychczasowych norm uzdolnienia personelu

Przepisów niniejszego rozdziału nie stosuje się do członków personelu, których licencje zostały wydane po raz pierwszy przed upływem roku, licząc od daty przyjęcia po raz pierwszy normy międzynarodowej, dotyczącej kwalifikacji danego personelu; niemniej jednak przepisy te stosuje się w każdym przypadku do wszystkich członków personelu, których licencje zachowują jeszcze ważność po upływie pięciu lat, licząc od daty przyjęcia takiej normy.

CZĘŚĆ II. ORGANIZACJA MIĘDZYNARODOWEGO LOTNICTWA CYWILNEGO

Rozdział VII
Organizacja

Artykuł 43

Nazwa i skład

Niniejszą Konwencją tworzy się organizację pod nazwą: Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. Organizacja składa się ze Zgromadzenia, Rady i wszelkich innych organów, jakie mogą się okazać potrzebne.

Artykuł 44

Przedmiot działalności

Celem i przedmiotem działalności Organizacji jest rozwijanie zasad i techniki międzynarodowej żeglugi powietrznej oraz popieranie planowania i rozwoju międzynarodowego przewozu lotniczego w taki sposób, aby:

a) zapewnić bezpieczny i prawidłowy rozwój międzynarodowego lotnictwa cywilnego na całym świecie,

b) popierać umiejętności konstruowania i eksploatowania statków powietrznych dla celów pokojowych,

c) popierać rozwój dróg lotniczych, portów lotniczych i udogodnień dla żeglugi powietrznej do użytku międzynarodowego lotnictwa cywilnego,

d) zapewnić potrzebny ludom świata bezpieczny, regularny, sprawny i ekonomiczny przewóz lotniczy,

e) zapobiegać marnotrawstwu gospodarczemu spowodowanemu nierozsądną konkurencją,

f) zapewniać, by prawa umawiających się Państw były w pełni szanowane i aby każde umawiające się Państwo miało należytą możliwość eksploatowania międzynarodowych linii lotniczych,

g) unikać czynienia dyskryminacji między Umawiającymi się Państwami,

h) zwiększać bezpieczeństwo lotów w międzynarodowej żegludze powietrznej,

i) popierać w ogóle rozwój międzynarodowej cywilnej żeglugi powietrznej pod każdym względem.

Artykuł 45 [2]

Stała siedziba

Stała siedziba Organizacji będzie się znajdować w miejscu wyznaczonym na końcowym posiedzeniu Tymczasowego Zgromadzenia Prowizorycznej Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, ustanowionej na mocy Tymczasowego Układu o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanego w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. Decyzją Rady siedziba Organizacji może być czasowo przeniesiona w inne miejsce, a inaczej niż czasowo – decyzją Zgromadzenia, przy czym decyzja ta powinna uzyskać liczbę głosów ustaloną przez Zgromadzenie. Ustalona w ten sposób ilość głosów nie będzie niższa niż trzy piąte ogólnej ilości Umawiających się Państw.

Artykuł 46

Pierwsze zebranie Zgromadzenia

Pierwsze zebranie Zgromadzenia zostanie zwołane przez Tymczasową Radę wyżej wymienionej Prowizorycznej Organizacji bezpośrednio po wejściu w życie niniejszej Konwencji i odbędzie się w czasie i miejscu, wyznaczonych przez Tymczasową Radę.

Artykuł 47

Zdolność prawna

Organizacja korzysta na terytorium każdego Umawiającego się Państwa z takiej zdolności prawnej, jaka może się okazać konieczna dla wykonywania funkcji Organizacji. Przyznaje się jej pełną osobowość prawną tam, gdzie jest to zgodne z konstytucją i ustawami danego Państwa.

Rozdział VIII
Zgromadzenie

Artykuł 48

Zebranie Zgromadzenia i głosowanie

a) [3] Zgromadzenie zbiera się co najmniej raz na trzy lata i jest zwoływane przez Radę w dogodnym czasie i miejscu. Zebrania nadzwyczajne Zgromadzenia mogą odbywać się w każdym czasie na wezwanie Rady lub na życzenie dziesięciu Umawiających się Państw skierowane do Generalnego Sekretarza.

b) Wszystkie Umawiające się Państwa mają równe prawa reprezentacji na zebraniach Zgromadzenia, przy czym każde Umawiające się Państwo ma prawo do jednego głosu. Delegaci reprezentujący Umawiające się Państwo mogą korzystać z pomocy doradców technicznych, którzy mogą brać udział w zebraniach, lecz nie posiadają prawa głosowania.

c) Do stworzenia quorum na zebraniach Zgromadzenia potrzebna jest większość Umawiających się Państw. O ile w niniejszej Konwencji nie postanowiono inaczej, uchwały Zgromadzenia zapadają większością oddanych głosów.

Artykuł 49

Uprawnienia i obowiązki Zgromadzenia

Uprawnienia i obowiązki Zgromadzenia są następujące:

a) wybieranie na każdym zebraniu swojego Przewodniczącego i innych urzędników,

b) wybieranie tych Umawiających się Państw, które mają być reprezentowane w Radzie, zgodnie z postanowieniami rozdziału IX,

c) rozpatrywanie sprawozdań Rady i podejmowanie w związku z nimi odpowiedniego działania oraz decydowanie we wszelkich sprawach przedłożonych Zgromadzeniu przez Radę,

d) ustalanie własnego regulaminu i powoływanie takich pomocniczych komisji, jakie Zgromadzenie może uznać za konieczne lub pożądane,

e) [4] uchwalanie rocznych budżetów i decydowanie w sprawach finansowych Organizacji, zgodnie z postanowieniami rozdziału XII,

f) badanie wydatków i zatwierdzanie rachunków Organizacji,

g) przekazywanie Radzie, komisjom pomocniczym lub jakiemukolwiek innemu organowi, według uznania Zgromadzenia, wszelkich spraw należących do jego zakresu działania,

h) przelewanie na Radę pełnomocnictw i uprawnień koniecznych lub pożądanych dla wykonywania przez Organizację jej funkcji oraz odwoływanie lub zmiana w każdym czasie przelanych uprawnień,

i) wykonywanie właściwych postanowień rozdziału XIII,

j) rozpatrywanie wniosków dotyczących wprowadzenia zmian lub poprawek do przepisów niniejszej Konwencji oraz w przypadku zatwierdzenia przez Zgromadzenie zalecenia ich Umawiającym się Państwom, zgodnie z postanowieniami rozdziału XXI,

k) rozpatrywanie każdej sprawy należącej do zakresu działania Organizacji, a nie przekazanej wyraźnie Radzie.

Rozdział IX
Rada

Artykuł 50
Skład i wybór Rady

a) [5] Rada jest organem stałym, odpowiedzialnym przed Zgromadzeniem. Rada składa się z trzydziestu trzech Umawiających się Państw wybranych przez Zgromadzenie. Wybory powinny odbywać się na pierwszym zebraniu Zgromadzenia, następnie zaś powinny odbywać się co trzy lata. Wybrani w ten sposób członkowie Rady sprawują swoje funkcje aż do najbliższych wyborów.

b) Przy wyborze członków Rady Zgromadzenie zapewni odpowiednią reprezentację: 1) Państwom odgrywającym główną rolę w dziedzinie przewozów lotniczych, 2) Państwom nie reprezentowanym z innego tytułu, a mającym największy wkład w dostarczaniu udogodnień dla międzynarodowej cywilnej żeglugi powietrznej; 3) Państwom nie reprezentowanym z innego tytułu, a których wybór zapewni reprezentowanie w Radzie wszystkich głównych rejonów geograficznych świata. Każde wakujące miejsce w Radzie powinno być obsadzone przez Zgromadzenie w możliwie krótkim czasie; każde Umawiające się Państwo wybrane w ten sposób członkiem Rady, zatrzymuje mandat aż do czasu, kiedy miał wygasnąć mandat jego poprzednika.

c) Żaden przedstawiciel Umawiającego się Państwa w Radzie nie może być czynnie związany z eksploatacją międzynarodowej służby powietrznej ani finansowo zainteresowany w takiej służbie.

Artykuł 51
Przewodniczący Rady

Rada wybiera Przewodniczącego na okres trzech lat z prawem ponownego wyboru. Przewodniczący nie ma prawa głosowania. Rada wybiera spośród swoich członków jednego lub więcej wiceprzewodniczących, którzy zachowują prawo głosowania w czasie, gdy pełnią funkcje Przewodniczącego. Przewodniczący nie musi być wybrany spośród przedstawicieli członków Rady, lecz jeżeli jeden z przedstawicieli członków Rady zostanie wybrany Przewodniczącym, jego miejsce w Radzie uważa się za wakujące, a Państwo które wybrany reprezentował, wyznacza nowego przedstawiciela. Do obowiązków Przewodniczącego należy:

a) zwoływanie zebrań Rady, Komitetu Przewozu Lotniczego i Komisji Żeglugi Powietrznej,

b) działanie w charakterze przedstawiciela Rady oraz

c) wykonywanie w imieniu Rady czynności zleconych Przewodniczącemu przez Radę.

Artykuł 52
Głosowanie w Radzie

Uchwały Rady wymagają przyjęcia przez większość jej członków. Rada może upoważnić do załatwienia określonej sprawy komitet wyłoniony spośród jej członków. Każde zainteresowane Umawiające się Państwo będzie mogło odwołać się do Rady od postanowień każdego jej komitetu.

Artykuł 53

Uczestnictwo bez prawa głosowania

Każde Umawiające się Państwo może brać udział bez prawa głosowania w rozpatrywaniu przez Radę lub przez jej komitety i komisje każdej sprawy dotyczącej bezpośrednio jego interesów. Żaden z członków Rady nie może głosować przy rozpatrywaniu przez Radę sporu, w którym jest on stroną.

Artykuł 54

Czynności obowiązkowe Rady

Rada:

a) przedkłada Zgromadzeniu roczne sprawozdanie,

b) wykonuje dyrektywy Zgromadzenia i spełnia funkcje i obowiązki nałożone na nią przez niniejszą Konwencję,

c) ustala swoją organizację i regulamin,

d) wyznacza Komitet Przewozu Lotniczego składający się z przedstawicieli członków Rady i przed nią odpowiedzialny oraz określa jego obowiązki,

e) powołuje Komisję Żeglugi Powietrznej zgodnie z postanowieniami rozdziału X,

f) zarządza finansami Organizacji zgodnie z postanowieniami rozdziałów XII i XV,

g) określa pobory przewodniczącego Rady,

h) wyznacza głównego urzędnika wykonawczego, który ma tytuł Generalnego Sekretarza i wydaje zarządzenia dotyczące powoływania innego potrzebnego personelu zgodnie z postanowieniami rozdziału XI,

i) zwraca się o informacje dotyczące postępów żeglugi powietrznej i eksploatacji międzynarodowych służb powietrznych, łącznie z informacjami o kosztach eksploatacji i o subsydiach wypłacanych liniom lotniczym z funduszów publicznych, jak również zbiera, bada i ogłasza wspomniane informacje,

j) zawiadamia Umawiające się Państwa o wszelkich naruszeniach niniejszej Konwencji, jak również o każdym uchybieniu w wykonywaniu zaleceń lub postanowień Rady,

k) zawiadamia Zgromadzenie o wszelkich naruszeniach niniejszej Konwencji w przypadku, gdy zainteresowane Umawiające się Państwo zaniedbało, po zwróceniu uwagi na istnienie naruszenia, podjęcia odpowiednich kroków we właściwym czasie,

l) przyjmuje zgodnie z postanowieniami rozdziału VI niniejszej Konwencji międzynarodowe normy i zalecone metody postępowania, które dla większej dogodności oznacza jako załączniki do niniejszej Konwencji, oraz powiadamia wszystkie Umawiające się Państwa o krokach podjętych w tym przedmiocie,

m) rozważa zalecenia Komisji Żeglugi Powietrznej dotyczące poprawek do załączników i podejmuje działania zgodnie z postanowieniami rozdziału XX,

n) rozważa każdą sprawę dotyczącą Konwencji przedłożoną Radzie przez którekolwiek Umawiające się Państwo.

Artykuł 55

Czynności fakultatywne Rady

Rada może:

a) jeżeli jest to właściwe i w świetle doświadczenia pożądane, tworzyć podległe komisje przewozu lotniczego na podstawie regionalnej lub innej i oznaczyć grupy Państw lub linii lotniczych, do których lub za pośrednictwem których może się zwracać dla łatwiejszego osiągnięcia celów niniejszej Konwencji,

b) upoważnić Komisję Żeglugi Powietrznej do wykonywania funkcji dodatkowych oprócz tych, które są przewidziane w Konwencji, oraz odwoływać lub zmieniać w każdym czasie tego rodzaju upoważnienia,

c) prowadzić badania we wszystkich dziedzinach przewozu lotniczego i żeglugi powietrznej, mających znaczenie międzynarodowe, podawać do wiadomości Umawiających się Państw wyniki swoich badań i ułatwiać wymianę informacji między Umawiającymi się Państwami w sprawach przewozu lotniczego i żeglugi powietrznej,

d) studiować wszelkie zagadnienia dotyczące organizacji i eksploatacji międzynarodowego przewozu lotniczego, łącznie z międzynarodową własnością i eksploatacją międzynarodowych służb powietrznych na głównych drogach, oraz przedkładać Zgromadzeniu projekty odnoszące się do tych zagadnień,

e) badać na żądanie któregokolwiek Umawiającego się Państwa każdą sytuację mogącą wywołać nadające się do usunięcia przeszkody w rozwoju międzynarodowej żeglugi powietrznej i po przeprowadzeniu takiego badania ogłaszać sprawozdania, jakie mogą się jej wydać pożądane.

Rozdział X
Komisja Żeglugi Powietrznej

Artykuł 56(6)
Przedstawianie kandydatur i powoływanie członków Komisji

Komisja Żeglugi Powietrznej składa się z piętnastu członków powołanych przez Radę spośród osób przedstawionych przez Umawiające się Państwa. Osoby te powinny mieć odpowiednie kwalifikacje i doświadczenie w dziedzinie teorii i praktyki lotnictwa. Rada zwraca się do wszystkich Umawiających się Państw o przedstawienie kandydatur. Przewodniczącego Komisji Żeglugi Powietrznej powołuje Rada.

Artykuł 57
Obowiązki Komisji

Komisja Żeglugi Powietrznej:

a) rozpatruje zmiany załączników niniejszej Konwencji i zaleca Radzie ich przyjęcie,

b) ustanawia techniczne podkomisje, w których może być reprezentowane każde Umawiające się Państwo, o ile sobie tego życzy,

c) przedstawia Radzie opinie co do zbierania i podawania do wiadomości Umawiającym się Państwom wszelkich informacji, które uważa za potrzebne i pożyteczne dla postępu w żegludze powietrznej.

Rozdział XI
Personel

Artykuł 58
Powoływanie personelu

Z zastrzeżeniem regulaminów ustalonych przez Zgromadzenie i postanowień niniejszej Konwencji, Rada określa tryb powoływania i zwalniania, sposób szkolenia, pobory, diety oraz warunki pełnienia służby Generalnego Sekretarza i pozostałego personelu Organizacji, przy czym może ona powoływać lub korzystać z usług obywateli któregokolwiek Umawiającego się Państwa.

Artykuł 59
Międzynarodowy charakter personelu

Przewodniczący Rady, Generalny Sekretarz i pozostały personel nie może w odniesieniu do wypełnianych przez siebie obowiązków zwracać się o instrukcje ani przyjmować ich od jakiejkolwiek władzy poza Organizacją. Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się w pełni szanować międzynarodowy charakter obowiązków personelu i powstrzymać się od prób wpływania na któregokolwiek ze swych obywateli w związku z wypełnianiem przez nich tych obowiązków.

Artykuł 60
Immunitety i przywileje personelu

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się, jak dalece jest to możliwe według jego prawa konstytucyjnego, przyznawać Przewodniczącemu Rady, Generalnemu Sekretarzowi i innemu personelowi Organizacji immunitety i przywileje przyznawane podobnemu personelowi innych publicznych organizacji międzynarodowych. Jeżeli ogólny układ międzynarodowy o immunitetach i przywilejach cywilnych funkcjonariuszy międzynarodowych zostanie zawarty, immunitety i przywileje przyznane Przewodniczącemu Rady, Generalnemu Sekretarzowi i innemu personelowi Organizacji będą jednakowe z immunitetami i przywilejami, przyznawanymi w myśl wspomnianego ogólnego układu międzynarodowego.

Rozdział XII
Finanse

Artykuł 61 (7)
Budżet i rozłożenie wydatków

Rada przedkłada Zgromadzeniu roczne budżety, zestawienia rachunkowe oraz preliminarze wszelkich wpływów i wydatków. Zgromadzenie uchwala budżety z wszelkimi zmianami, jakie uzna za stosowne wprowadzić, oraz – z wyjątkiem wpłat przypadających w myśl rozdziału XV od Państw wyrażających na to zgodę – rozkłada wydatki Organizacji pomiędzy Umawiające się Państwa na zasadach ustalonych przez siebie co pewien czas.

Artykuł 62
Zawieszenie prawa głosowania

Zgromadzenie może zawiesić w prawie głosowania w Zgromadzeniu i w Radzie każde Umawiające się Państwo, które nie wywiązało się w należytym czasie ze swoich zobowiązań wobec Organizacji.

Artykuł 63
Wydatki delegacji i innych przedstawicieli

Każde Umawiające się Państwo pokrywa wydatki swojej własnej delegacji na Zgromadzenie, jak również wynagrodzenie, koszty podróży i inne wydatki każdej osoby wyznaczonej przez siebie do pełnienia obowiązków w Radzie oraz osób przedstawionych lub wyznaczonych przez siebie na przedstawicieli we wszelkich komitetach lub komisjach pomocniczych Organizacji.

Rozdział XIII
Inne porozumienia międzynarodowe

Artykuł 64
Porozumienia dotyczące bezpieczeństwa

W odniesieniu do należących do jej kompetencji spraw lotniczych, dotyczących bezpośrednio świata, Organizacja może zawierać na mocy uchwały Zgromadzenia odpowiednie porozumienia z jakąkolwiek organizacją ogólną ustanowioną przez narody świata dla zachowania pokoju.

Artykuł 65
Porozumienia z innymi instytucjami międzynarodowymi

Rada może w imieniu Organizacji zawierać układy z innymi organizacjami międzynarodowymi celem utrzymania wspólnych służb, jak również celem uzgadniania wspólnych postanowień dotyczących personelu oraz może zawierać za zgodą Zgromadzenia inne porozumienia, mogące ułatwić prace Organizacji.

Artykuł 66
Funkcje dotyczące innych układów

a) Organizacja pełni również funkcje powierzone jej przez układ o tranzycie międzynarodowych służb powietrznych oraz przez układ o międzynarodowym przewozie lotniczym, sporządzone w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., zgodnie z postanowieniami i warunkami wspomnianych układów.

b) Członkowie Zgromadzenia i Rady, którzy nie przyjęli układu o tranzycie międzynarodowych służb powietrznych lub układu o międzynarodowym przewozie lotniczym, sporządzonych w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., nie mają prawa głosowania w sprawach przedłożonych Zgromadzeniu lub Radzie na mocy postanowień jednego lub drugiego ze wspomnianych układów.

CZĘŚĆ III. MIĘDZYNARODOWY PRZEWÓZ LOTNICZY

Rozdział XIV
Informacje i sprawozdania

Artykuł 67
Nadsyłanie sprawozdań Radzie

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się, by jego międzynarodowe linie lotnicze przedstawiały Radzie, zgodnie z ustalonymi przez nią wymaganiami, sprawozdania dotyczące ruchu i statystykę kosztów, jak również sprawozdania finansowe wykazujące między innymi wysokość wszystkich wpływów oraz ich źródła.

Rozdział XV
Porty lotnicze i inne udogodnienia dla żeglugi powietrznej

Artykuł 68
Wyznaczanie dróg i portów lotniczych

Każde Umawiające się Państwo może, z zastrzeżeniem postanowień niniejszej Konwencji, wyznaczyć dla każdej międzynarodowej służby lotniczej drogę, która ma być używana w obrębie jego terytorium, oraz porty lotnicze, z których dana służba może korzystać.

Artykuł 69
Ulepszenie udogodnień dla żeglugi powietrznej

Jeżeli Rada jest zdania, że porty lotnicze lub inne udogodnienia dla żeglugi powietrznej któregoś Umawiającego się Państwa ze służbą radiową i meteorologiczną włącznie nie są według rozsądnej oceny wystarczające do bezpiecznej, regularnej, wydajnej i ekonomicznej eksploatacji istniejących lub projektowanych międzynarodowych służb powietrznych, powinna ona przeprowadzić konsultacje z Państwem bezpośrednio zainteresowanym i z innymi Państwami zainteresowanymi celem znalezienia środków zaradczych w danej sytuacji; będzie ona też mogła w tym celu czynić zalecenia. Żadne Umawiające się Państwo nie będzie uznane za winne naruszenia postanowień niniejszej Konwencji, jeżeli uchyli się od wykonania takich zaleceń.

Artykuł 70
Finansowanie udogodnień dla żeglugi powietrznej

Każde Umawiające się Państwo może w warunkach przewidzianych w artykule 69 zawrzeć porozumienie z Radą w celu wykonania wspomnianych zaleceń. Państwo może przyjąć na siebie pokrycie wszelkich kosztów wynikających z wykonania takiego porozumienia; w przeciwnym razie Rada może na życzenie danego Państwa wyrazić zgodę na pokrycie kosztów w całości lub części.

Artykuł 71
Organizowanie i utrzymywanie udogodnień przez Radę

Na życzenie Umawiającego się Państwa Rada może wyrazić zgodę na urządzenie, zapewnienie obsługi, utrzymywanie i administrację wszystkich lub niektórych portów lotniczych lub innych udogodnień dla żeglugi powietrznej ze służbą radiową i meteorologiczną włącznie, jakie są na terytorium danego Państwa potrzebne do bezpiecznej, regularnej, wydajnej i ekonomicznej eksploatacji międzynarodowych służb powietrznych innych Umawiających się Państw. Rada może również ustalić słuszne i umiarkowane opłaty za korzystanie z danych udogodnień.

Artykuł 72
Nabycie lub używanie terenów

W przypadku gdy dla urządzenia udogodnień finansowych w całości lub części przez Radę na życzenie Umawiającego się Państwa potrzebne są odpowiednie tereny, Państwo to jest obowiązane albo samo zapewnić potrzebne tereny zachowując, jeżeli tego pragnie, odnoszące się do nich tytuły własności, albo ułatwić ich używanie przez Radę na słusznych i umiarkowanych warunkach zgodnie z ustawodawstwem krajowym.

Artykuł 73

Wydatki i rozłożenie obciążeń

W granicach funduszów, które mogą być oddane do dyspozycji Rady przez Zgromadzenie na podstawie postanowień rozdziału XII, Rada może pokrywać bieżące wydatki na cele określone w niniejszym rozdziale z ogólnych funduszów Organizacji. Obciążenia z tytułu utworzenia funduszu kapitalnego niezbędnego dla celów określonych w niniejszym rozdziale są rozkładane przez Radę według uzgodnionych uprzednio proporcji i na odpowiednie okresy czasu pomiędzy Umawiające się Państwa, które wyraziły na to zgodę, a których linie lotnicze korzystają z danych udogodnień. Rada może również rozłożyć pomiędzy Państwa, które wyrażą na to zgodę, obciążenia z tytułu niezbędnego funduszu obrotowego.

Artykuł 74

Pomoc techniczna i przeznaczenie wpływów

W przypadku gdy Rada na życzenie Umawiającego się Państwa wkłada fundusze albo urządza w całości lub części porty lotnicze lub inne udogodnienia, porozumienie może przewidywać za zgodą wspomnianego Państwa pomoc techniczną w zakresie nadzoru i eksploatacji portów lotniczych i innych udogodnień, jak również pokrycie z wpływów z eksploatacji wspomnianych portów lotniczych i innych udogodnień kosztów tejże eksploatacji oraz odsetek i rat amortyzacyjnych.

Artykuł 75

Przejęcie udogodnień od Rady

Każde Umawiające się Państwo może w każdym czasie uwolnić się od zobowiązania przyjętego na siebie na podstawie artykułu 70 i przejąć porty lotnicze lub inne udogodnienia, urządzone przez Radę na jego terytorium zgodnie z postanowieniami artykułów 71 i 72, wpłacając Radzie kwotę, którą ona uzna w danych okolicznościach za odpowiednią. Jeżeli Państwo uważa, że kwota ustalona przez Radę jest nieodpowiednia, może ono od decyzji Rady odwołać się do Zgromadzenia, które może decyzję Rady zatwierdzić lub zmienić.

Artykuł 76

Zwrot funduszów

Fundusze uzyskane przez Radę ze spłaty dokonanej w myśl postanowień artykułu 75 oraz z wpływów otrzymanych w myśl postanowień artykułu 74 tytułem odsetek i rat amortyzacyjnych powinny być, w przypadku uprzedniego wyłożenia funduszów przez Państwa w myśl postanowień artykułu 73, zwrócone tym Państwom proporcjonalnie do wkładów ustalonych pierwotnie dla każdego z nich przez Radę.

Rozdział XVI

Organizacje wspólnej eksploatacji i służby poolowe

Artykuł 77

Dozwolone organizacje wspólnej eksploatacji

Nic w niniejszej Konwencji nie sprzeciwia się tworzeniu przez dwa lub więcej Umawiających się Państw organizacji wspólnej eksploatacji przewozu lotniczego lub międzynarodowych agencji eksploatacyjnych ani też ustanawianiu poolu służb powietrznych tych Państw na jakichkolwiek drogach lub w jakichkolwiek rejonach. Takie organizacje lub agencje i takie poole służb powietrznych podlegają jednakże wszelkim postanowieniom niniejszej Konwencji, łącznie z postanowieniami dotyczącymi rejestracji układów w Radzie. Rada ustala sposób, w jaki postanowienia niniejszej Konwencji odnoszące się do przynależności państwowej statków powietrznych stosuje się do statków powietrznych eksploatowanych przez międzynarodowe agencje eksploatacyjne.

Artykuł 78

Działanie Rady

Rada może proponować zainteresowanym Umawiającym się Państwom tworzenie wspólnych organizacji w celu eksploatacji służb powietrznych na wszelkich drogach lub w jakichkolwiek rejonach.

Artykuł 79
Udział w organizacjach eksploatacyjnych

Państwo może brać udział we wspólnych organizacjach eksploatacyjnych lub w porozumieniach poolowych albo za pośrednictwem swojego Rządu, albo za pośrednictwem przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw linii lotniczych przez swój Rząd wyznaczonych. Przedsiębiorstwa te mogą według wyłącznego uznania zainteresowanego Państwa stanowić własność państwową, częściowo państwową lub prywatną.

CZĘŚĆ IV. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Rozdział XVII
Inne układy i porozumienia lotnicze

Artykuł 80
Konwencja paryska i hawańska

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się niezwłocznie po wejściu w życie niniejszej Konwencji wypowiedzieć konwencję urządzającą żeglugę powietrzną, podpisaną w Paryżu dnia 13 października 1919 r., lub konwencję w sprawie lotnictwa handlowego, podpisaną w Hawanie dnia 20 lutego 1928 r., o ile jest stroną którejkolwiek z tych konwencji. Między Umawiającymi się Państwami niniejsza Konwencja zastępuje wspomniane wyżej konwencje paryską i hawańską.

Artykuł 81
Rejestracja obowiązujących układów

Wszelkie układy lotnicze obowiązujące w chwili wejścia w życie niniejszej Konwencji między Umawiającymi się Państwami a jakimkolwiek innym Państwem albo między linią lotniczą Umawiającego się Państwa a jakimkolwiek innym Państwem lub linią lotniczą jakiegokolwiek innego Państwa powinny być niezwłocznie zarejestrowane w Radzie.

Artykuł 82
Uchylenie porozumień niezgodnych z Konwencją

Umawiające się Państwa postanawiają, że niniejsza Konwencja uchyla wszelkie zobowiązania i porozumienia między nimi niezgodne z jej postanowieniami oraz zobowiązują się do niezaciągania tego rodzaju zobowiązań i niezawierania tego rodzaju porozumień. Umawiające się Państwo, które zanim stało się członkiem Organizacji przyjęło zobowiązania niezgodne z postanowieniami niniejszej Konwencji wobec nie umawiającego się Państwa albo wobec obywatela lub osoby prawnej Umawiającego się Państwa, albo wobec obywatela lub osoby prawnej nie umawiającego się Państwa, poczyni niezwłoczne kroki w celu uwolnienia się od tych zobowiązań. Jeżeli linia lotnicza jakiegokolwiek Umawiającego się Państwa zaciągnęła tego rodzaju niezgodne z niniejszą Konwencją zobowiązania, Państwo, którego przynależność ta linia lotnicza posiada, poczyni wszelkie starania, by zapewnić niezwłoczne uchylenie tych zobowiązań, a w każdym razie spowoduje ich uchylenie natychmiast, gdy tylko po wejściu w życie niniejszej Konwencji stanie się to prawnie możliwe.

Artykuł 83
Rejestracja nowych porozumień

Z zastrzeżeniem postanowień poprzedniego artykułu, każde Umawiające się Państwo może zawierać porozumienia nie będące w sprzeczności z postanowieniami niniejszej Konwencji.

Każde takie porozumienie powinno być niezwłocznie zarejestrowane w Radzie, która poda je możliwie szybko do publicznej wiadomości.

Rozdział XVIII
Spory i uchybienia

Artykuł 84
Załatwianie sporów

Jeżeli jakiekolwiek nieporozumienie między dwoma lub większą ilością Umawiających się Państw, dotyczące wykładni lub zastosowania niniejszej Konwencji lub jej załączników, nie może być załatwione w drodze rokowań, Rada zastrzega nieporozumienie na prośbę jakiegokolwiek Państwa, którego nieporozumienie dotyczy. Żaden członek Rady nie może głosować przy rozpatrywaniu przez Radę jakiegokolwiek sporu, w którym jest on stroną. Każde Umawiające się Państwo może, z zastrzeżeniem postanowień artykułu 85, odwołać się od decyzji Rady do powołanego ad hoc sądu polubownego określonego w uzgodnieniu z pozostałymi stronami sporu lub do Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej. O każdym tego rodzaju odwołaniu należy zawiadomić Radę w ciągu sześćdziesięciu dni od otrzymania zawiadomienia o decyzji Rady.

Artykuł 85
Postępowanie rozjemcze

Jeżeli jakiekolwiek Umawiające się Państwo będące stroną w sporze, w którym nastąpiło odwołanie od decyzji Rady, nie przyjęło statutu Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej albo jeżeli Umawiające się Państwa będące stronami w sporze nie mogą uzgodnić sprawy wyboru sądu rozjemczego, każde z Umawiających się Państw będących stronami w sporze wyznacza jednego arbitra, ci zaś wyznaczają superarbitra. W przypadku gdyby którekolwiek Umawiające się Państwo będące stroną w sporze nie wyznaczyło arbitra w ciągu trzech miesięcy od daty odwołania, przewodniczący Rady wyznacza w imieniu tego Państwa arbitra wybranego z ustalonej z góry przez Radę listy osób wykwalifikowanych, będących do dyspozycji. Jeżeli w ciągu trzydziestu dni arbitrzy nie mogą dojść do porozumienia co do superarbitra, przewodniczący Rady wyznaczy superarbitra z wyżej wspomnianej listy osób. Arbitrzy i superarbiter tworzą razem sąd rozjemczy. Każdy sąd rozjemczy utworzony na podstawie niniejszego lub poprzedniego artykułu ustala swoją własną procedurę i wydaje decyzję większością głosów z tym zastrzeżeniem, że Rada może rozstrzygnąć kwestie proceduralne w przypadku jakiejkolwiek zwłoki uznanej przez Radę za nadmierną.

Artykuł 86
Odwołania

Jeżeli Rada nie postanowiła inaczej, każda decyzja Rady o tym, czy międzynarodowa linia lotnicza działa zgodnie z postanowieniami niniejszej Konwencji, pozostaje w mocy tak długo, dopóki nie zostanie uchylona na skutek odwołania. W każdej innej sprawie decyzje Rady w razie wniesienia odwołania są zawieszone do czasu rozstrzygnięcia odwołania. Decyzje Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej oraz sądu rozjemczego są ostateczne i wiążące.

Artykuł 87
Sankcje w stosunku do linii lotniczych

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się nie zezwalać na eksploatację linii lotniczych któregokolwiek Umawiającego się Państwa w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium, jeżeli Rada wydała decyzję stwierdzającą, że dana linia lotnicza nie zastosowała się do ostatecznej decyzji powziętej zgodnie z postanowieniami poprzedniego artykułu.

Artykuł 88
Sankcje w stosunku do Państwa

Zgromadzenie zawiesza w prawie głosowania w Zgromadzeniu i w Radzie każde Umawiające się Państwo, które zostało uznane za nie stosujące się do postanowień niniejszego rozdziału.

Rozdział XIX
Wojna

Artykuł 89
Wojna i stan wyjątkowy

W razie wojny postanowienia niniejszej Konwencji nie naruszają swobody działania każdego z zainteresowanych Umawiających się Państw, tak biorących udział w wojnie, jak i neutralnych. Ta sama zasada stosuje się do każdego Umawiającego się Państwa, które ogłasza stan wyjątkowy i zawiadamia o tym Radę.

Rozdział XX
Załączniki

Artykuł 90
Przyjęcie i zmiany załączników

a) Przyjęcie przez Radę załączników określonych w artykule 54 punkt 1) wymaga uchwały dwóch trzecich członków Rady na zwołanym w tym celu zebraniu; wspomniane załączniki powinny być następnie przedłożone przez Radę każdemu Umawiającemu się Państwu. Każdy taki załącznik lub każda poprawka do załącznika wchodzi w życie w trzy miesiące po ich przedłożeniu Umawiającym się Państwom albo po upływie dłuższego okresu wyznaczonego przez Radę, chyba że w międzyczasie większość Umawiających się Państw złożyła w Radzie swój sprzeciw.

b) Rada zawiadamia niezwłocznie wszystkie Umawiające się Państwa o wejściu w życie każdego załącznika lub poprawki do niego.

Rozdział XXI
Ratyfikacje, przystąpienia, poprawki i wypowiedzenia

Artykuł 91
Ratyfikacja Konwencji

a) Niniejsza Konwencja wymaga ratyfikowania przez Państwa sygnatariuszy. Dokumenty ratyfikacyjne powinny być złożone w archiwach Rządu Stanów Zjednoczonych Ameryki, który w dniu złożenia dokumentów powinien zawiadomić każde z Państw sygnatariuszy i Państw przystępujących.

b) Z chwilą uzyskania ratyfikacji lub przystąpień dwudziestu sześciu Państw niniejsza Konwencja wchodzi w życie między tymi Państwami trzydziestego dnia licząc od dnia złożenia dwudziestego szóstego dokumentu. W stosunku do każdego Państwa, które ją ratyfikuje w późniejszym czasie, Konwencja wchodzi w życie trzydziestego dnia licząc od dnia złożenia dokumentu ratyfikacyjnego przez dane Państwo.

c) Do Rządu Stanów Zjednoczonych Ameryki należy obowiązek zawiadamiania Rządów każdego z Państw sygnatariuszy i Państw przystępujących o dniu wejścia w życie niniejszej Konwencji.

Artykuł 92
Przystąpienie do Konwencji

a) Niniejsza Konwencja jest otwarta do przystąpienia dla członków Narodów Zjednoczonych, Państw z nimi stowarzyszonych oraz Państw, które pozostały neutralnymi podczas obecnego konfliktu światowego.

b) Przystąpienie jest dokonywane drogą zawiadomienia przesłanego Rządowi Stanów Zjednoczonych Ameryki i nabiera mocy prawnej trzydziestego dnia licząc od dnia otrzymania zawiadomienia przez Radę Stanów Zjednoczonych Ameryki. Ten ostatni zawiadamia o przystąpieniu wszystkie Umawiające się Państwa.

Artykuł 93
Dopuszczenie innych Państw

Pod warunkiem uzyskania zgody ogólnej organizacji międzynarodowej utworzonej przez narody świata dla utrzymania pokoju. Państwa nie wymienione w artykułach 91 i 92 ustęp a) mogą być

dopuszczone do uczestnictwa w niniejszej Konwencji na podstawie uchwały podjętej większością czterech piątych głosów Zgromadzenia i na warunkach, jakie mogą być określone przez Zgromadzenie, przy czym w każdym przypadku konieczne jest uzyskanie zgody każdego Państwa, które było przedmiotem inwazji lub ataku w ciągu obecnej wojny ze strony Państwa ubiegającego się o dopuszczenie.

Artykuł 93 bis[8]

a) Niezależnie od postanowień artykułów 91, 92 i 93 niniejszej Konwencji:

1) każde państwo, którego rząd został w drodze zalecenia Zgromadzenia Ogólnego Organizacji Narodów Zjednoczonych pozbawiony członkostwa agencji międzynarodowej, ustanowionej przez Organizację Narodów Zjednoczonych lub związanej z nią, automatycznie przestaje być członkiem Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;

2) każde państwo, które zostało usunięte z Organizacji Narodów Zjednoczonych, automatycznie przestaje być członkiem Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego chyba że Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych załączy do aktu wykluczającego zalecenie przeciwne.

b) Każde państwo, które przestaje być członkiem Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego na podstawie postanowień ustępu a) niniejszego artykułu, może za zgodą Zgromadzenia Ogólnego Organizacji Narodów Zjednoczonych być przyjęte ponownie do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego na swoją prośbę i za aprobatą większości członków Rady.

c) Członkowie Organizacji, zawieszeni w wykonywaniu praw i przywilejów przysługujących członkom Organizacji Narodów Zjednoczonych, będą na żądanie Organizacji Narodów Zjednoczonych zawieszeni w prawach i przywilejach przysługujących członkom niniejszej Organizacji.

Artykuł 94

Poprawki do Konwencji

a) Wszelkie poprawki do niniejszej Konwencji muszą być uchwalone większością dwóch trzecich głosów Zgromadzenia, a następnie wchodzą w życie w stosunku do Państw, które je ratyfikowały, po złożeniu ratyfikacji przez liczbę Umawiających się Państw określoną przez Zgromadzenie. Liczba ta nie może być mniejsza niż dwie trzecie ogólnej liczby Umawiających się Państw.

b) Jeżeli Zgromadzenie uważa, że charakter określonej poprawki usprawiedliwia takie postępowanie, może ono w uchwale zalecającej poprawki postanowić, że każde Państwo, które nie dokonało ratyfikacji danej poprawki w określonym terminie po jej wejściu w życie, przestaje wskutek tego być członkiem Organizacji i stroną Konwencji.

Artykuł 95

Wypowiedzenie Konwencji

a) Każde Umawiające się Państwo może wypowiedzieć niniejszą Konwencję po trzech latach od jej wejścia w życie przez zawiadomienie skierowane do Rządu Stanów Zjednoczonych Ameryki, który niezwłocznie powiadamia o tym każde z Umawiających się Państw.

b) Wypowiedzenie nabiera mocy po upływie roku od daty otrzymania zawiadomienia i ma skutek tylko w stosunku do Państwa, które wypowiedzenia dokonało.

Rozdział XXII

Określenia

Artykuł 96

Dla celów niniejszej Konwencji wyrażenie:

a) „Służba powietrzna" oznacza każdą regularną służbę powietrzną wykonywaną przez statki powietrzne w celu publicznego przewozu pasażerów, poczty lub towarów,

b) „Międzynarodowa służba powietrzna" oznacza służbę powietrzną wykonywaną w przestrzeni powietrznej więcej niż jednego Państwa,

c) „Linia lotnicza" oznacza każde przedsiębiorstwo przewozu lotniczego oferujące lub wykonujące międzynarodową służbę powietrzną,

d) „Lądowanie w celach niehandlowych" oznacza lądowanie dla jakiegokolwiek celu innego niż zabieranie lub pozostawienie pasażerów, towarów lub poczty.

PODPISANIE KONWENCJI

Na dowód czego niżej podpisani pełnomocnicy należycie do tego upoważnieni podpisują niniejszą Konwencję w imieniu swoich Rządów w dniach podanych przy podpisach.

Sporządzono w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku w języku angielskim. Tekst sporządzony w językach angielskim, francuskim i hiszpańskim, z których każdy będzie uważany za jednakowo autentyczny, zostanie wyłożony do podpisu w Waszyngtonie (D.C.). Obydwa teksty zostaną złożone do archiwum Rządu Stanów Zjednoczonych Ameryki, a poświadczone za zgodność odpisu zostaną przez ten Rząd przesłane Rządom wszystkich Państw, które podpiszą niniejszą Konwencję lub do niej przystąpią.

---

[1] Art. 3 bis dodany przez Protokół z dnia 10 maja 1984 r. (DzU00.39.446) zmieniający nin. Umowę z dniem 18 października 1999 r.

[2] Art. 45 zmieniony przez Protokoły dotyczące poprawek do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisane w Montrealu dnia 14 czerwca 1954 r. i dnia 21 czerwca 1961 r. (DzU63.24.137) z dniem 17 lipca 1962 r.

[3] Art. 48 ustęp a) zmieniony przez Protokoły dotyczące poprawek do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisane w Montrealu dnia 14 czerwca 1954 r. i dnia 21 czerwca 1961 r. (DzU63.24.137) z dniem 17 lipca 1962 r.

[4] Art. 49 ustęp e) zmieniony przez Protokoły dotyczące poprawek do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisane w Montrealu dnia 14 czerwca 1954 r. i dnia 21 czerwca 1961 r. (DzU63.24.137) z dniem 17 lipca 1962 r.

[5] Art. 50 ustęp a):

– zmieniony przez Protokoły dotyczące poprawek do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisane w Montrealu dnia 14 czerwca 1954 r. i dnia 21 czerwca 1961 r. (DzU63.24.137) z dniem 17 lipca 1962 r.

– zmieniony przez Umowę z dnia 12 marca 1971 r. (DzU76.21.130) zmieniającą nin. Umowę z dniem 16 stycznia 1973 r.

– zmieniony przez Umowę z dnia 16 października 1974 r. (DzU84.39.199) zmieniającą nin. Umowę z dniem 15 lutego 1980 r.

[6] Art. 56 zmieniony przez Umowę z dnia 7 lipca 1971 r. (DzU76.32.188) zmieniającą nin. Umowę z dniem 17 maja 1976 r.

[7] Art. 61 zmieniony przez Protokoły dotyczące poprawek do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisane w Montrealu dnia 14 czerwca 1954 r. i dnia 21 czerwca 1961 r. (DzU63.24.137) z dniem 17 lipca 1962 r.

[8] Art 83 bis dodany przez Protokół sporządzony w Montrealu z dnia 6 października 1980 r. (DzU02.58.527) zmieniający nin. Umowę z dniem 24 stycznia 2002 r.

[9] Art. 93 bis dodany przez Umowę z dnia 27 maja 1947 r. (DzU69.27.210) zmieniającą nin. Umowę z dniem 21 lutego 1969 r.

[10] Tekst postanowienia końcowego zmieniony przez Protokół dotyczący poprawki do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym przyjęty w Montrealu dnia 30 września 1977 r. (DzU03.78.700) z dniem 17 sierpnia 1999 r.

Załącznik 3

DzU50.11.112

UMOWA
o komunikacji lotniczej pomiędzy Rzecząpospolitą Polską a Ludową Republiką Bułgarii, podpisana w Warszawie dnia 16 maja 1949 r.
(DzU z dnia 31 marca 1950 r.)

W Imieniu Rzeczypospolitej Polskiej
BOLESŁAW BIERUT
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu szesnastym maja tysiąc dziewięćset czterdziestego dziewiątego roku podpisana została w Warszawie Umowa o komunikacji lotniczej pomiędzy Rzecząpospolitą Polską a Ludową Republiką Bułgarii o następującym brzmieniu dosłownym:

UMOWA
o komunikacji pomiędzy Rzecząpospolitą Polską a Ludową Republiką Bułgarii

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej i Rząd Ludowej Republiki Bułgarii, dążąc do dalszego pogłębienia i umocnienia wzajemnych stosunków między obu krajami, zdecydowały zawrzeć umowę o komunikacji lotniczej i wyznaczyły swoich przedstawicieli, którzy po wymianie swych pełnomocnictw, uznanych za ważne, ustalili zgodnie, co następuje:

Artykuł 1

Umawiające się Strony udzielają sobie wzajemnie praw, wyszczególnionych w załączniku do niniejszej Umowy, w celu założenia i eksploatacji linii lotniczych, wyszczególnionych w Wykazie do tego załącznika. Linie te mogą być otwarte natychmiast lub w terminie późniejszym, według wyboru tej z Umawiających się stron, której te prawa zostały udzielone.

Artykuł 2

1. Każda z wymienionych w Wykazie do Załącznika linii lotniczych może być otwarta w chwili, gdy Umawiająca się Strona, której zostały udzielone prawa, wyszczególnione w tymże załączniku, wyznaczy przedsiębiorstwo, które będzie obsługiwało daną linię, a druga Umawiająca się Strona udzieli temu przedsiębiorstwu odpowiedniego zezwolenia na jego działalność, przy czym zezwolenie to będzie udzielone natychmiast przy zachowaniu warunków, podanych w art. 6 niniejszej Umowy.

2. Każda z Umawiających się Stron może w każdej chwili zwrócić się do Drugiej Umawiającej się Strony o przelanie zezwolenia udzielonego w myśl art. 2 pkt 1 niniejszej Umowy na inne przedsiębiorstwo, a ta druga strona obowiązana jest w terminie 30 dni udzielić swojej zgody, o ile uzna, że nowowskazane przedsiębiorstwo spełnia warunki przewidziane niniejszą Umową.

3. Przedsiębiorstwa Komunikacji Lotniczej, wyznaczone w sposób wyżej wymieniony, mogą być wezwane przed rozpoczęciem eksploatacji linii wymienionych w Wykazie do Załącznika, aby udowodniły odpowiednim władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony swoje kwalifikacje i zdolność prawną do prowadzenia cywilnej komunikacji lotniczej zgodnie z ustawami i przepisami, które są w mocy w tym kraju.

Artykuł 3

1. Obie umawiające się Strony zgadzają się, aby opłaty na ich terytorium, które będą pobierane od przedsiębiorstwa komunikacji lotniczej drugiej Umawiającej się Strony za korzystanie z lotnisk, urządzeń i usług, były uzgodnione z obowiązującymi regulaminami i były jednakowe dla obu Umawiających się Stron.

2. Paliwo i smary, wprowadzone na terytorium jednej z Umawiających się Stron przez wyznaczone przedsiębiorstwo komunikacji lotniczej drugiej Umawiającej się Strony lub na rachunek tego przedsiębiorstwa i przeznaczone wyłącznie na potrzeby samolotów tegoż przedsiębiorstwa, zwalnia się przy wwozie i wywozie od opłat celnych, inspekcyjnych i innych podatków, świadczeń i taks oraz opłat stemplowych.

3. Każdy samolot przedsiębiorstwa, używany na liniach lotniczych będących przedmiotem niniejszej Umowy oraz paliwo i smary, znajdujące się na pokładzie samolotu, o ile pozostaną w samolocie w czasie jego postoju, zwolnione będą przy lądowaniu i odlocie od opłat celnych, inspekcyjnych i innych podatków, świadczeń, taks oraz opłat stemplowych nawet w wypadkach, gdy te materiały będą użyte w czasie lotu nad terytorium drugiej Umawiającej się Strony lub podczas pobytu na tym terytorium.

4. Przedsiębiorstwo, wyznaczone przez jedną z Umawiających się Stron, może sprowadzać i trzymać na składzie na terytorium drugiej Umawiającej się strony bez ponoszenia opłat celnych, inspekcyjnych i innych podatków, świadczeń i taks oraz opłat stemplowych jeden samolot rezerwowy i niezbędne części zapasowe, przeznaczone do samolotów, używanych na liniach, wymienionych w Wykazie do Załącznika, pod warunkiem, że ogólna wartość tych części zapasowych według katalogu cen nie przekroczy 5% wartości jednego samolotu każdego typu, używanego na tych liniach.

5. Wymienione przedsiębiorstwo może również sprowadzać bez cła, opłat inspekcyjnych i innych podatków, świadczeń i taks oraz opłat stemplowych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony wszystkie części zapasowe niezbędne do naprawy samolotu, który uległ uszkodzeniu na terytorium tej Strony.

6. Wyszczególnione w powyższych punktach 2, 3 i 4 niniejszego artykułu materiały, instalacje itp. będą na terytorium każdej z Umawiającej się Stron pozostawały pod kontrolą odpowiednich władz lotniczych i celnych.

7. Każda z Umawiających się Stron w granicach swego terytorium zwolni przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony od opłacenia wszelkich podatków, opłat, świadczeń itp. oraz opłat stemplowych przy eksploatacji przewidzianych w Wykazie do Załącznika linii lotniczych.

Artykuł 4

1. Dokumenty, w które jest zaopatrzony samolot i jego załoga, wydane przez jedną z Umawiających się Stron, będą uznane za ważne także przez drugą Umawiającą się Stronę, przy eksploatacji linii lotniczych przewidzianych w Wykazie do Załącznika.

2. Każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie prawo nieuznania ważności świadectw uzdolnienia i upoważnień dla lotów nad swoim terytorium, wydanych jej obecnym lub byłym obywatelom przez drugą Umawiającą się Stronę lub inne państwo.

Artykuł 5

1. Ustawy i przepisy każdej Umawiającej się Strony, odnoszące się do wejścia lub wyjścia z jej terytorium samolotów używanych w międzynarodowej żegludze powietrznej, lub też odnoszące się do eksploatacji i lotów tych samolotów w granicach terytorium tej strony, będą stosowane i w stosunku do samolotów przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony.

2. Pasażerowie, załogi i nadawcy towarów jednej z Umawiających się Stron osobiście lub przez osoby trzecie, działające w ich imieniu i na ich rachunek, obowiązane są stosować się do obowiązujących ustaw i przepisów regulujących na terytorium drugiej Umawiającej się Strony sprawy wejścia, pobytu i wyjścia pasażerów, załogi i towarów, jak na przykład: ustawy i przepisy o wejściu i wyjściu, imigracji, paszportach, formalnościach celnych itp.

Artykuł 6

Każda z Umawiających się Stron zastrzega sobie prawo odmówienia lub odwołania upoważnienia i pozwolenia na eksploatację linii lotniczych na swym terytorium przez przedsiębiorstwo komunikacji lotniczej drugiej Umawiającej się Strony w wypadku, gdy jest przekonana, że większa i istotna część własności lub rzeczywiste kierownictwo przedsiębiorstwa, wyznaczonego przez drugą Umawiającą się Stronę, nie znajdują się w rękach obywateli odnośnej Umawiającej się Strony albo też

w wypadku, gdy wyznaczone przedsiębiorstwo komunikacji lotniczej nie przestrzega ustaw i rozporządzeń, wymienionych w art. 5 niniejszej Umowy, lub nie wykonuje zobowiązań wynikających z niniejszej Umowy.

Artykuł 7

Jeżeli jedna z Umawiających się Stron uważa, że jest pożądane zmienić lub uzupełnić jakiekolwiek postanowienia Załącznika do niniejszej Umowy lub Wykazu do tegoż Załącznika, kompetentne władze lotnicze obu Umawiających się Stron mogą za wspólną zgodą dokonać takich zmian lub uzupełnień.

Artykuł 8

1. W razie wypadku samolotu jednej z Umawiających się Stron na terytorium drugiej Umawiającej się Strony ta ostatnia obowiązana jest udzielić wszelkiej możliwej pomocy, zawiadomić niezwłocznie drugą Umawiającą się Stronę o tym wypadku, przeprowadzić dochodzenie i powiadomić drugą Umawiającą się Stronę o wyniku.

2. Każda z Umawiających się Stron dopuści przedstawicieli drugiej Umawiającej się Strony, o ile przybędą na czas, do wzięcia udziału w dochodzeniach, a w razie późniejszego przybycia tych przedstawicieli – do wglądu przez nich w akta badań i do ewentualnych uzupełniających badań.

Artykuł 9

1. Personel lotniczy zatrudniony w komunikacji lotniczej składać się musi wyłącznie z osób, będących w stałej służbie w przedsiębiorstwach lotniczych obu Umawiających się Stron.

2. Przedsiębiorstwa jednej z Umawiających się Stron wyznaczone do utrzymania komunikacji lotniczej przedstawią władzy lotniczej drugiej Umawiającej się Strony za pośrednictwem swej właściwej władzy lotniczej imienny spis personelu latającego, który będzie używany na poszczególnych liniach lotniczych.

3. Każda z Umawiających się Stron zastrzega sobie prawo odmowy zaakceptowania bez podania przyczyn jednej lub więcej osób, wymienionych w spisie proponowanego składu personelu latającego.

4. Liczba załóg zatrudnionych na jednej linii lotniczej nie może być wyższa od sześciu.

Artykuł 10

Każdy samolot używany przez przedsiębiorstwo, wyznaczone przez jedną z Umawiających się Stron, na liniach, przewidzianych niniejszą umową, winien posiadać następujące dokumenty:

1) kartę rejestracyjną,
2) świadectwo sprawności technicznej,
3) licencje każdego członka załogi,
4) dziennik podróży,
5) zezwolenie dla pokładowej radionadawczej stacji,
6) imienną listę pasażerów z oznaczeniem portu wyjściowego i docelowego,
7) manifest celny i szczegółową deklarację towarową,
8) specjalne zezwolenie dla niektórych kategorii towarów, o ile takie będzie wymagane.

Artykuł 11

Umawiające się Strony będą się starały załatwić drogą bezpośrednich rozmów pomiędzy kompetentnymi władzami lotniczymi, a w razie ich niepowodzenia w drodze dyplomatycznej, każdy spór wynikły z interpretacji lub wykonania niniejszej umowy.

Artykuł 12

Przy stosowaniu niniejszej umowy wyrażenie: „kompetentna władza lotnicza" dla Rzeczypospolitej Polskiej oznacza Departament Lotnictwa Cywilnego przy Ministerstwie Komunikacji, a wyrażenie: „kompetentna władza lotnicza" dla Ludowej Republiki Bułgarii oznacza Dyrekcję Komunikacji Lotniczej przy Ministerstwie Komunikacji Kolejowych, Samochodowych, Wodnych i Powietrznych.

Artykuł 13

1. Niniejsza umowa podlega ratyfikacji przez każdą z Umawiających się Stron i wchodzi w życie z dniem wymiany dokumentów ratyfikacyjnych, która nastąpi w Sofii. Umowa niniejsza unieważnia i zastępuje wszystkie dotychczas zawarte umowy i porozumienia o komunikacji lotniczej między Polską i Bułgarią.

2. W razie ratyfikacji przez obie Umawiające się Strony wielostronnej konwencji lotniczej lub w razie przystąpienia do takiej konwencji, niniejsza Umowa i Załącznik do niej ulegają odpowiednim zmianom w ten sposób, by zostały dostosowane do postanowień tej konwencji od chwili wejścia jej w życie dla obu Umawiających się Stron.

Artykuł 14

1. Umowa niniejsza może być wypowiedziana w każdej chwili przez każdą z Umawiających się Stron i przestaje obowiązywać po upływie 12 miesięcy od daty otrzymania przez drugą Umawiającą się Stronę zawiadomienia o takim wypowiedzeniu.

2. Wniosek o zmianę albo uzupełnienie Załącznika do niniejszej Umowy lub Wykazu zawartego w tym Załączniku nie oznacza żądania wypowiedzenia umowy.

Umowa niniejsza sporządzona jest w dwóch jednakowych egzemplarzach – każdy z nich w języku polskim i bułgarskim, przy czym oba teksty są autentyczne.

Sporządzono w Warszawie, dnia 16 maja 1949 r.

ZAŁĄCZNIK

§ 1

1. Zezwolenie, o którym mowa w art. 2 niniejszej Umowy, będzie udzielone przez Rząd Rzeczypospolitej Polskiej przedsiębiorstwu komunikacji lotniczej, wyznaczonemu przez Rząd Ludowej Republiki Bułgarii dla eksploatacji linii lotniczych, wyszczególnionych w tablicy I Wykazu do niniejszego Załącznika.

2. Zezwolenie, o którym mowa w art. 2 niniejszej Umowy, będzie udzielone przez Rząd Ludowej Republiki Bułgarii przedsiębiorstwu komunikacji lotniczej, wyznaczonemu przez Rząd Rzeczypospolitej Polskiej dla eksploatacji linii lotniczych, wyszczególnionych w tablicy II Wykazu do niniejszego Załącznika.

§ 2

1. Przedsiębiorstwem komunikacji lotniczej, wyznaczonym przez Rząd Rzeczypospolitej Polskiej dla eksploatacji linii lotniczych, wyszczególnionych w tablicy II Wykazu do niniejszego Załącznika, są Polskie Linie Lotnicze „LOT".

2. Przedsiębiorstwem komunikacji lotniczej, wyznaczonym przez Rząd Ludowej Republiki Bułgarii dla eksploatacji linii lotniczych, wyszczególnionych w tablicy I Wykazu do niniejszego Załącznika, jest „Dyrekcja na Bałgarskite Wozduszni Saobsztenia" B. W. S.

§ 3

1. Dla eksploatacji linii lotniczych, wyszczególnionych w tablicy I Wykazu do niniejszego Załącznika, przyznaje się Dyrekcji na Bałgarskite Wozduszni Saobsztenia „B. W. S." prawo zabierania z Polski pasażerów, towarów i poczty, przeznaczonych do terytorium Bułgarii lub innego państwa, oraz prawo wyładowania w Polsce pasażerów, towarów i poczty, zabranych z Bułgarii lub innego państwa.

2. Dla eksploatacji linii lotniczych, wyszczególnionych w tablicy II Wykazu do niniejszego Załącznika, przyznaje się „Polskim Liniom Lotniczym „LOT" prawo zabierania z Bułgarii pasażerów, towarów i poczty, przeznaczonych do terytorium Polski lub innego państwa, oraz prawo wyładowania w Bułgarii pasażerów, towarów i poczty, zabranych z Polski lub innego państwa.

3. Odnośnie linii tranzytowych przyznaje się wymienionym przedsiębiorstwom prawo wlotu, przelotu i wylotu ponad terytorium każdej Umawiającej się Strony i prawo lądowania w celach niehandlowych.

§ 4

Taryfy, które będą stosowane przez przedsiębiorstwa komunikacji lotniczej, wymienione w niniejszym załączniku, winny być uzgodnione pomiędzy nimi, o ile chodzi o ustalone linie eksploatowane wspólnie lub ich odcinki, na których oba przedsiębiorstwa dokonują przewozu. Wszelkie ustalone w ten sposób taryfy będą podlegały zgodnemu zatwierdzeniu właściwych władz lotniczych obu Umawiających się Stron.

§ 5

Przedsiębiorstwa Komunikacji lotniczej, wyznaczone przez Umawiające się Strony, zgodnie z § 2 niniejszego Załącznika, zawrą pomiędzy sobą umowy co do technicznych oraz handlowych warunków utrzymywania komunikacji na liniach, wyszczególnionych w Wykazie do niniejszego Załącznika. Wymienione umowy podlegają zatwierdzeniu przez właściwe władze lotnicze Umawiających się Stron.

§ 6

Przedsiębiorstwa każdej z Umawiających się Stron udzielać będą władzy lotniczej drugiej Umawiającej się Strony prawa do dwóch bezpłatnych biletów miesięcznie tam i z powrotem na liniach wskazanych w Wykazie do Załącznika do niniejszej Umowy.

§ 7

Eksploatacja linii dokonywana będzie na zasadzie pełnej wzajemności i jednakowego traktowania.

Niemożność wykorzystania przez jedną ze Stron jej praw nie może ograniczać praw drugiej Umawiającej się Strony.

Pojemność transportu na wzmiankowanych liniach będzie dostosowana do zmieniających się potrzeb przewozu.

Każda z Umawiających się Stron ma prawo przekazywania drugiej Umawiającej się Stronie, za jej zgodą na określony czas, częściowo lub w całości, swoich praw do eksploatacji przewidzianej linii w wypadku, gdy uważać to będzie za konieczne, z prawem do uzyskania tej eksploatacji z powrotem w każdej chwili za 15-dniowym uprzedzeniem.

Warszawa, dnia 16 maja 1949 r.

WYKAZ

Tablica I
Linie bułgarskie przedsiębiorstwa

„Dyrekcja na Bałgarskite Wozduszni Saobsztenia B. W. S."

Nr linii:

1. Sofia – Beograd – Budapeszt – Warszawa – Sztokholm i z powrotem.
2. Linia tranzytowa przez polskie terytorium, która będzie ustalona później między władzami lotniczymi obydwu Umawiających się Stron.

Tablica II
Linie polskie przedsiębiorstwa

„Polskie Linie Lotnicze „LOT":

Nr linii:

1. Warszawa – Budapeszt – Beograd – Sofia – Istambuł i z powrotem.
2. Linia tranzytowa przez terytorium bułgarskie, która będzie ustalona później między Władzami Lotniczymi Obydwu Umawiających się Stron.

PROTOKÓŁ DODATKOWY
do Umowy o Komunikacji Lotniczej pomiędzy Rzecząpospolitą Polską a Ludową Republiką Bułgarii, zawartej w dniu 16 maja 1949 r. w Warszawie

Obie Umawiające się Strony postanowiły:

W wypadku, gdy jedna z nich napotka trudności na terytorium Jugosławii przy eksploatowaniu linii oznaczonej w tablicach I i II p. 1 Wykazu do Załącznika, będzie ona mogła eksploatować tę linię nad terytorium rumuńskim.

Druga Umawiająca się Strona jednak musi być natychmiast zawiadomiona o tej zmianie.

Gdy zawiadomiona Umawiająca się Strona stwierdzi, że trudności są istotne, wówczas daje ona swoją formalną zgodę.

Po zaznajomieniu się z powyższą Umową uznaliśmy ją i uznajemy za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych; oświadczamy, że jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona, oraz przyrzekamy, że będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydaliśmy Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej.

W Warszawie, dnia 7 września 1949 r.

DzU33.8.49
1934–09–04 sprost. DzU34.78.737
1963–08–01 zm. DzU63.33.189
1964–12–16 uzup. DzU65.25.167

KONWENCJA
o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego,
podpisana w Warszawie dnia 12 października 1929 r.*
(DzU z dnia 13 lutego 1933 r.)
(Ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 28 stycznia 1932 r. – DzU R. P. Nr. 18, poz. 113).

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,
MY, IGNACY MOŚCICKI,
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,
wszem wobec i każdemu zosobna, komu o tem wiedzieć należy, wiadomem czynimy:

Dnia dwunastego października tysiąc dziewięćset dwudziestego dziewiątego roku, podpisana została w Warszawie konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego o następującym brzmieniu dosłownem:

KONWENCJA
o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu powietrznego

Prezydent Rzeszy Niemieckiej, Prezydent Związkowy Republiki Austrjackiej, Jego Królewska Mość Król Belgów, Prezydent Stanów Zjednoczonych Brazylji, Jego Królewska Mość Król Bułgarji, Prezydent Rządu Narodowego Republiki Chińskiej, Jego Królewska Mość Król Danji i Islandji, Jego Królewska Mość Król Egiptu, Jego Królewska Mość Król Hiszpanji, Naczelnik Państwa Republiki Estońskiej, Prezydent Republiki Finlandzkiej, Prezydent Republiki Francuskiej, Jego Królewska Mość Król Wielkiej Brytanji, Irlandji i Zamorskich Terytorjów Brytyjskich, Cesarz Indyj, Prezydent Republiki Greckiej, Jego Królewska Wysokość Regent Królestwa Węgier, Jego Królewska Mość Król Włoch, Jego Cesarska Mość Cesarz Japonji, Prezydent Republiki Łotewskiej, Jej Królewska Wysokość Wielka Księżna Luksemburgu, Prezydent Stanów Zjednoczonych Meksyku, Jego Królewska Mość Król Norwegji, Jej Królewska Mość Królowa Holandji, Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, Jego Królewska Mość Król Rumunji, Jego Królewska Mość Król Szwecji, Rada Związkowa Szwajcarska, Prezydent Republiki Czeskosłowackiej, Centralny Komitet Wykonawczy Związku Socjalistycznych Republik Rad, Prezydent Stanów Zjednoczonych Venezueli, Jego Królewska Mość Król Jugosławji,

uznając pożyteczność uregulowania w sposób jednolity warunków międzynarodowego transportu lotniczego co się tyczy dokumentów, używanych dla tego transportu i odpowiedzialności przewożącego,

wyznaczyli w tym celu swych odnośnych Pełnomocników, którzy, należycie upełnomocnieni zawarli i podpisali następującą konwencję:

Rozdział pierwszy
Przedmiot – Definicje

Artykuł pierwszy

1. Konwencja niniejsza ma zastosowanie do każdego przewozu międzynarodowego osób, bagażu, lub towarów, dokonywanego statkiem powietrznym za wynagrodzeniem. Ma ona również zasto-

sowanie do przewozów bezpłatnych dokonywanych statkiem powietrznym przez przedsiębiorstwo przewozów powietrznych.

2. [1] Za przewóz międzynarodowy w rozumieniu niniejszej Konwencji uważany jest każdy przewóz, w którym, zgodnie z umową stron, miejsce wyruszenia i miejsce przeznaczenia, niezależnie od tego, czy nastąpi lub nie nastąpi przerwa w przewozie lub przeładowaniu, położone są bądź na obszarze dwóch Wysokich Umawiających się Stron, bądź też na obszarze jednej tylko z nich, jeśli przewidziane jest lądowanie na obszarze innego Państwa, nawet nie umawiającego się. Przewóz bez takiego lądowania pomiędzy dwoma punktami na obszarze jednej tylko Wysokiej Umawiającej się Strony nie jest w rozumieniu niniejszej Konwencji uważany za przewóz międzynarodowy.

3. [2] Przewóz, który ma być dokonany przez kilku następujących po sobie przewożących powietrzem, uważa się przy stosowaniu niniejszej Konwencji za jeden przewóz, jeśli uważany był przez Strony za jedną czynność, niezależnie od okoliczności, czy został objęty jedną umową czy też szeregiem umów. Nie traci on swego charakteru międzynarodowego przez fakt, że tylko jedna z umów lub szereg umów podlega całkowicie wykonaniu na obszarze tego samego Państwa.

Artykuł 2

1. Konwencja ma zastosowanie do przewozów dokonywanych przez Państwo lub inne osoby prawne prawa publicznego, przy zachowaniu warunków przewidzianych w artykule 1.

2. [3] Niniejsza Konwencja nie stosuje się do przewozu poczty i paczek pocztowych.

Rozdział II
Dokumenty przewozowe

DZIAŁ I
Bilety podróży

Artykuł 3 [4]

1. Przy przewozie pasażerów powinien być wydany bilet podróży, zawierający:

a) oznaczenie miejsc wyruszenia i przeznaczenia;

b) jeżeli miejsca wyruszenia i przeznaczenia są położone na obszarze jednej Wysokiej Umawiającej się Strony, a przewidziane jedno lub więcej lądowań na obszarze innego Państwa – oznaczenie miejsca jednego z tych lądowań;

c) wzmiankę o tym, że jeżeli pasażerowie podejmują podróż z końcowym miejscem przeznaczenia lub z jednym lądowaniem w kraju innym, niż kraj wyruszenia, przewóz ich może podlegać Konwencji Warszawskiej, która z reguły ogranicza odpowiedzialność przewożącego w razie śmierci lub uszkodzenia ciała, jak również w razie zagubienia lub uszkodzenia bagażu.

2. Bilet podróży, do chwili dania dowodu przeciwnego, stanowi dowód zawarcia i warunków umowy o przewóz. Brak, nieprawidłowości lub zagubienie biletu nie narusza ani istnienia, ani ważności umowy o przewóz, która tym niemniej podlegać będzie postanowieniom niniejszej Konwencji. Jeśli jednak za zgodą przewożącego pasażer wchodzi na pokład, a bilet podróży nie został wydany, albo jeśli bilet nie zawiera wzmianki wymaganej w myśl ustępu 1 litera c) niniejszego artykułu, przewożący nie będzie miał prawa powoływania się na postanowienia artykułu 22.

DZIAŁ II
Kwit bagażowy

Artykuł 4 [5]

1. Przy przewozie bagażu przyjętego do ekspedycji powinien być wydany kwit bagażowy, który – o ile nie jest połączony z biletem podróży odpowiadającym postanowieniom artykułu 3 ustęp 1 lub nie stanowi części takiego biletu, powinien zawierać:

a) oznaczenie miejsc wyruszenia i przeznaczenia,

b) jeżeli miejsca wyruszenia i przeznaczenia są położone na obszarze jednej Wysokiej Umawiającej się Strony, a przewidziane jedno lub więcej lądowań na obszarze innego Państwa – oznaczenie miejsca jednego z tych lądowań,

c) wzmiankę o tym, że przewóz z końcowym miejscem przeznaczenia lub z lądowaniem w kraju innym, niż kraj wyruszenia, może podlegać Konwencji Warszawskiej, która z reguły ogranicza odpowiedzialność przewożącego w razie zagubienia lub uszkodzenia bagażu.

2. Kwit bagażowy do chwili dania dowodu przeciwnego stanowi dowód oddania bagażu do ekspedycji i warunków umowy o przewóz. Brak, nieprawidłowość lub zagubienie kwitu nie naruszają ani istnienia, ani ważności umowy o przewóz, która tym niemniej podlegać będzie postanowieniom niniejszej Konwencji. Jeżeli jednak przewożący przyjmuje bagaż pod opiekę, a kwit nie został wydany, albo jeżeli kwit, który nie jest połączony z biletem podróży odpowiadającym postanowieniom artykułu 3 ustęp 1 litera c), ani nie stanowi części takiego biletu, nie zawiera wzmianki wymaganej w myśl ustępu 1 litera c) niniejszego artykułu, przewożący nie będzie miał prawa powoływania się na postanowienia artykułu 22 ustęp 2.

DZIAŁ III
Przewozowy list lotniczy

Artykuł 5

1. Przewożący towary ma prawo żądać od wysyłającego wystawienia i wręczenia mu dokumentu zwanego „przewozowym listem lotniczym", wysyłający ma prawo żądać od przewożącego przyjęcia tego dokumentu.

2. Jednakże brak, nieprawidłowość, lub zagubienie tego dokumentu nie naruszają istnienia ważności umowy o przewóz, która tem niemniej podlegać będzie prawidłom niniejszej konwencji, z zastrzeżeniem postanowień artykułu 9.

Artykuł 6

1. Wysyłający wystawia przewozowy list lotniczy w trzech egzemplarzach oryginalnych i oddaje wraz z towarami.

2. Pierwszy egzemplarz zawiera uwagę „dla przewożącego", podpisuje go wysyłający. Drugi egzemplarz zawiera uwagę „dla odbiorcy", podpisują go wysyłający i przewożący, dołącza się go do towaru. Trzeci egzemplarz podpisuje przewożący i wręcza go wysyłającemu po przyjęciu towarów.

3. [6] Podpis przewożącego powinien być złożony przed załadowaniem towaru na pokład statku powietrznego.

4. Podpis przewożącego zastąpiony być może pieczątką, podpis wysyłającego może być drukowany lub zastąpiony pieczątką.

5. Jeśli na żądanie wysyłającego przewożący wystawia przewozowy list lotniczy, uważany on jest, do chwili dostarczenia dowodu przeciwnego, za działającego na rachunek wysyłającego.

Artykuł 7

Przewożący towary ma prawo żądać od wysyłającego wystawienia oddzielnych przewozowych listów lotniczych, jeśli jest kilka pakunków.

Artykuł 8 [7]

Przewozowy list lotniczy powinien zawierać:

a) oznaczenie miejsc wyruszenia i przeznaczenia;

b) jeżeli miejsca wyruszenia i przeznaczenia są położone na obszarze jednej Wysokiej Umawiającej się Strony, a przewidziane jedno lub więcej lądowań na obszarze innego Państwa – oznaczenie miejsca jednego z tych lądowań;

c) wzmiankę wskazującą wysyłającemu, że przewóz z końcowym miejscem przeznaczenia lub z lądowaniem w kraju innym, niż kraj wyruszenia, może podlegać Konwencji Warszawskiej, która z reguły ogranicza odpowiedzialność przewożącego w razie zagubienia lub uszkodzenia towaru.

Artykuł 9 [8]

Jeśli za zgodą przewożącego towary zostały załadowane na pokład statku powietrznego, a przewozowy list lotniczy nie został wystawiony, albo jeżeli list ten nie zawiera wzmianki wymaganej w myśl artykułu 8 litera c), przewożący nie będzie miał prawa powoływania się na postanowienia artykułu 22 ustęp 2.

Artykuł 10

1. Wysyłający jest odpowiedzialny za dokładność danych i deklaracyj dotyczących towaru które wpisuje do przewozowego listu lotniczego.

2. [9] Ponosi on odpowiedzialność za wszelkie szkody z racji udzielonych przez siebie wskazówek i deklaracji nieprawidłowych, niedokładnych lub niezupełnych, wynikłe dla przewożącego lub dla każdej innej osoby, w stosunku do której odpowiedzialny jest przewożący.

Artykuł 11

1. Przewozowy list lotniczy do chwili dania dowodu przeciwnego, stanowi dowód zawarcia umowy, przyjęcia towaru i warunków przewozu.

2. Dane przewozowego listu lotniczego dotyczące wagi, rozmiarów i opakowania towaru oraz ilości pakunków stanowią dowód aż do chwili dania dowodu przeciwnego; dane dotyczące ilości, objętości i stanu towaru stanowią o tyle dowód przeciwko przewożącemu, o ile ich sprawdzenie dokonane zostało przez przewożącego w obecności wysyłającego i stwierdzone na przewozowym liście lotniczym, lub o ile idzie o dane dotyczące zewnętrznego stanu towaru.

Artykuł 12

1. Wysyłający uprawniony jest, pod warunkiem wykonania wszystkich zobowiązań wypływających z umowy o przewóz, do dysponowania towarem, bądź wycofując go na lotnisku odlotu lub przeznaczenia bądź zatrzymując go po drodze w czasie lądowania, bądź wydając polecenie dostarczenia go w miejscu przeznaczenia lub po drodze innej osobie, niż osoba wskazana jako odbiorca w przewozowym liście lotniczym, bądź żądając zwrotu towaru na lotnisku odlotu; z zastrzeżeniem jednak, aby wykonywanie tego uprawnienia nie przyniosło szkody ani przewożącemu, ani innym wysyłającym i z obowiązkiem pokrycia wynikających stąd kosztów.

2. Przewożący winien natychmiast zawiadomić wysyłającego, jeśli wykonanie poleceń tego ostatniego jest niemożliwe.

3. Jeżeli przewożący zastosuje się do dyspozycyj wysyłającego bez żądania okazania egzemplarza przewozowego listu lotniczego, który został doręczony wysyłającemu – odpowiada on, z zastrzeżeniem regresu do wysyłającego, za szkody, które mogłyby stąd wyniknąć dla tego, kto jest w prawidłowem posiadaniu przewozowego listu lotniczego.

4. Uprawnienia wysyłającego wygasają z chwilą powstania uprawnień odbiorcy, zgodnie z artykułem 13. Jeśli jednak odbiorca odmawia przyjęcia listu przewozowgo lub towaru, lub jeśli nie można się z nim skomunikować, wysyłający odzyskuje swe uprawnienia do dysponowania towarem.

orzeczenia

Artykuł 13

1. Odbiorca ma prawo, z wyjątkiem wypadków wskazanych w artykule poprzednim, żądać od przewożącego, z chwilą nadejścia towaru na miejsce przeznaczenia, wydania mu przewozowego listu lotniczego i dostarczenia towaru za zwrotem wierzytelności i po wykonaniu warunków przewozu, wskazanych w przewozowym liście lotniczym.

2. W braku przeciwnych postanowień przewożący winien zawadomić odbiorcę z chwilą nadejścia towaru.

3. Jeśli zagubienie towaru przyznane zostało przez przewożącego lub jeśli towar nie przybył po upływie siedmiu dni od chwili, w której powinien był przybyć – odbiorca upoważniony jest dochodzić w stosunku do przewożącego uprawnień wynikających z umowy o przewóz.

orzeczenia

Artykuł 14

Wysyłający i odbiorca mogą dochodzić wszelkich uprawnień, które przyznają im odpowiednio artykuły 12 i 13, każdy w swem własnem imieniu, niezależnie od tego, czy działa we własnym interesie czy też w interesie innej osoby, z warunkiem wykonania obowiązków nałożonych przez umowę.

Artykuł 15

1. Artykuły 12, 13 i 14 w niczem nie przesądzają ani stosunków wzajemnych pomiędzy wysyłającym i odbiorcą, ani też stosunków osób trzecich, których uprawnienia pochodzą bądź od wysyłającego, bądź od odbiorcy.

2. Wszelkie warunki, sprzeczne z postanowieniami art. 12, 13 i 14, winne być zamieszczone w przewozowym liście lotniczym.

3. [10] Nic w niniejszej Konwencji nie stoi na przeszkodzie wystawianiu przewozowego listu lotniczego, zbywalnego.

Artykuł 16

1. Przewożący winien dostarczyć informacyj oraz dołączyć do przewozowego listu lotniczego dokumenty, które potrzebne są przed oddaniem towaru odbiorcy dla wypełnienia formalności celnych, podatkowych lub policyjnych. Wysyłający odpowiada w stosunku do przewożącego za wszystkie szkody, któreby mogły wyniknąć z braku, niewystarczalności lub nieprawidłowości tych informacyj i dokumentów, z wyjątkiem wypadku winy przewożącego lub osób za niego działających.

2. Przewożący nie jest obowiązany badać, czy te informacje i dokumenty są dokładne lub wystarczające.

Rozdział III
Odpowiedzialność przewożącego

Artykuł 17

Przewożący odpowiedzialny jest za szkody wynikłe w razie śmierci, zranienia lub wszelkiego innego uszkodzenia ciała, którego doznał podróżny, jeśli wypadek, który spowodował szkodę, zdarzył się na pokładzie statku powietrznego lub podczas wszelkich czynności związanych z wsiadaniem i wysiadaniem.

Artykuł 18

1. Przewożący odpowiedzialny jest za szkody powstałe w razie zniszczenia, zagubienia lub uszkodzenia przyjętego do ekspedycji bagażu lub towaru, jeżeli zdarzenie, które spowodowało szkodę, miało miejsce podczas przewozu powietrznego.

2. Przewóz powietrzny, w rozumieniu poprzedniego ustępu, obejmuje okres, w którym bagaż lub towar znajdują się pod opieką przewożącego, niezależnie od tego czy znajdują się one na lotnisku, na pokładzie statku powietrznego lub w jakiemkolwiek innem miejscu, w razie wylądowania poza lotniskiem.

3. Okres przewozu powietrznego nie obejmuje żadnego przewozu lądowego, morskiego lub rzecznego, dokonanego poza obrębem lotniska. Jeśli jednak taki przewóz dokonywany jest w wypełnieniu umowy o przewóz powietrzny, w celu naładowania, dostawy lub przeładunku, istnieje domniemanie, z dopuszczeniem przeciwdowodu, że wszelka szkoda powstała ze zdarzenia, które miało miejsce podczas przewozu powietrznego.

Artykuł 19

Przewożący odpowiedzialny jest za szkodę wynikłą z opóźnienia w przewozie powietrznym podróżnych, bagażu i towarów.

orzeczenia

Artykuł 20

1. Przewożący nie jest odpowiedzialny, jeżeli dowiedzie, że on i osoby za niego działające przedsięwzięli wszystkie potrzebne środki dla uniknięcia szkody lub że niemożliwem było dla nich te środki przedsięwziąć.

2. [11] (skreślony).

Artykuł 21

W razie jeśli przewożący dowiedzie, że wina poszkodowanego spowodowała szkodę lub przyczyniła się do niej – sąd będzie mógł zgodnie z postanowieniami własnego prawa, usunąć lub złagodzić odpowiedzialność przewożącego.

Artykuł 22 (12)

1. Przy przewozie osób – odpowiedzialność przewożącego w odniesieniu do każdego pasażera ograniczona jest do sumy dwustu pięćdziesięciu tysięcy franków. W razie, jeśli odszkodowanie może być według prawa sądu orzekającego ustalone w formie renty, kapitał tej renty nie może przekroczyć powyższej granicy. Jednakże pasażer może w drodze specjalnej umowy z przewożącym ustalić wyższą granicę odpowiedzialności.

2. a) Przy przewozie bagażu przyjętego do ekspedycji i towarów – odpowiedzialność przewożącego ograniczona jest do sumy dwunastu pięćdziesięciu franków za kilogram, z wyjątkiem wypadku złożenia przez wysyłającego w chwili oddania pakunku przewożącemu specjalnej deklaracji interesu w dostawie pakunku i uiszczenia ewentualnej dopłaty dodatkowej. W tym wypadku przewożący obowiązany będzie zapłacić aż do wysokości zadeklarowanej sumy, chybaby dowiódł, że suma ta przewyższa rzeczywisty interes wysyłającego w dostawie.

b) W razie zagubienia, uszkodzenia lub opóźnienia części bagażu przyjętego do ekspedycji lub towaru albo jakiegokolwiek przedmiotu w nich zawartego, dla określenia granicy odpowiedzialności bierze się pod uwagę tylko całkowitą wagę danego pakunku lub pakunków. Jeżeli jednak zagubienie, uszkodzenie lub opóźnienie jednej części bagażu przyjętego do ekspedycji lub towaru albo jakiegokolwiek przedmiotu w nich zawartego powoduje obniżenie wartości innych pakunków objętych tym samym kwitem bagażowym lub tym samym przewozowym listem lotniczym, dla określenia granicy odpowiedzialności należy wziąć pod uwagę całkowitą wagę tych pakunków.

3. Co się tyczy przedmiotów, którymi opiekuje się pasażer – odpowiedzialność przewożącego ograniczona jest do pięciu tysięcy franków w stosunku do jednego pasażera.

4. Granice ustalone w myśl niniejszego artykułu nie pozbawiają sądu możliwości zasądzenia dodatkowo, zgodnie ze swoim prawem, sumy odpowiadającej całości lub części kosztów sądowych i innych kosztów procesu wyłożonych przez powoda. Powyższego postanowienia nie stosuje się, jeżeli kwota zasądzonego odszkodowania bez kosztów sądowych i bez innych kosztów procesu nie przekracza sumy, którą przewożący zaofiarował na piśmie powodowi w ciągu sześciu miesięcy od chwili zdarzenia, które spowodowało szkodę, albo przed wszczęciem procesu, o ile nastąpiło ono po tym terminie.

5. Sumy określone w niniejszym artykule we frankach uważa się za odnoszące się do jednostki monetarnej zawierającej sześćdziesiąt pięć i pół miligrama złota dziewięćsetnej próby. Sumy te mogą być przeliczone w cyfrach okrągłych na każdą walutę państwową. Przeliczenie tych sum na walutę państwową inną niż złotą dokonywane będzie w razie procesu sądowego według określonej w złocie wartości tej waluty w dniu wydania wyroku.

orzeczenia

Artykuł 23 (13)

1. Wszelkie klauzule zmierzające do uwolnienia przewożącego od odpowiedzialności lub do ustanowienia jej granicy niższej, niż ustalona w niniejszej konwencji, uważane są za nieistniejące i nie wywołujące żadnych skutków, ta nieważność klauzuli nie unieważnia jednak umowy, która w dalszym ciągu podlega postanowieniom niniejszej konwencji.

2. Ustępu 1 niniejszego artykułu nie stosuje się do klauzul dotyczących zagubienia lub szkody, wynikających z naturalnych właściwości lub wad przewożonego towaru.

orzeczenia

Artykuł 24

1. W wypadkach przewidzianych w artykułach 18 i 19 wszelkie poszukiwanie odpowiedzialności, niezależnie od tytułu, może mieć miejsce tylko na warunkach i w granicach przewidzianych w niniejszej konwencji.

2. W wypadkach przewidzianych w artykule 17 mają również zastosowanie postanowienia poprzedniego ustępu, co nie przesądza bliższego określenia osób, mających prawo skargi, i ich odnośnych uprawnień.

Artykuł 25 [14]

Granic odpowiedzialności przewidzianych w artykule 22 nie stosuje się, jeżeli zostało udowodnione, że szkoda wynikła z działania lub zaniechania przewożącego, jego pracowników lub przedstawicieli, spowodowanego bądź zamiarem wyrządzenia szkody, bądź przez nierozwagę i ze świadomością, że istnieje prawdopodobieństwo powstania szkody, przy czym w przypadku działania lub zaniechania pracowników lub przedstawicieli powinno być również udowodnione, że działali oni w wykonaniu swych funkcji.

Artykuł 25A [15]

1. W razie wszczęcia postępowania przeciwko pracownikowi lub przedstawicielowi przewożącego, w następstwie szkody przewidzianej w niniejszej Konwencji pracownik lub przedstawiciel, o ile udowodni, że działał w wykonaniu swych funkcji, będzie mógł powoływać się na te ograniczenia odpowiedzialności, na które może się powoływać przewożący zgodnie z artykułem 22.

2. Całkowita kwota odszkodowania, która w takim przypadku może być uzyskana od przewożącego oraz od jego pracowników i przedstawicieli, nie może przewyższyć wymienionych ograniczeń.

3. Postanowień ustępów 1 i 2 niniejszego artykułu nie stosuje się, o ile zostało udowodnione, że szkoda wynikła z działania lub zaniechania pracownika lub przedstawiciela, spowodowanego bądź zamiarem wyrządzenia szkody, bądź przez nierozwagę i ze świadomością, że istnieje prawdopodobieństwo powstania szkody.

Artykuł 26

1. Przyjęcie bagażu i towarów przez odbiorcę bez sprzeciwu stanowi domniemanie, z dopuszczeniem przeciwdowodu, że towar dostarczony został w dobrym stanie i zgodnie z listem przewozowym.

2. [16] Odbiorca powinien w razie uszkodzenia skierować sprzeciw do przewożącego natychmiast po stwierdzeniu uszkodzenia i najpóźniej w ciągu siedmiu dni w stosunku do bagaży i czternastu dni w stosunku do towarów, licząc od dnia ich przyjęcia. W razie opóźnienia sprzeciw powinien być zgłoszony najpóźniej w ciągu dwudziestu jeden dni, licząc od dnia, w którym bagaż lub towary oddane zostały do rozporządzenia odbiorcy.

3. Wszelki sprzeciw winien być dokonany w formie zastrzeżenia wpisanego na dokumencie przewozowym, lub drogą pisma, wysłanego w terminie przewidzianym dla tego sprzeciwu.

4. W braku sprzeciwu w przewidzianych terminach, żadna skarga przeciwko przewożącemu nie może być przyjęta z wyjątkiem wypadku oszukania z jego strony.

orzeczenia

Artykuł 27

W razie zgonu dłużnika poszukiwanie odpowiedzialności ma miejsce w granicach przewidzianych w niniejszej konwencji, w stosunku do jego następców prawnych.

Artykuł 28

1. Poszukiwanie odpowiedzialności winno być dochodzone, wedle wyboru powoda, na obszarze jednej z Wysokich Umawiających się Stron, bądź przed sądem miejsca zamieszkania przewożącego, głównej siedziby jego przedsiębiorstwa lub miejsca, gdzie posiada zakład, za pośrednictwem którego umowa była zawarta, bądź przed sądem miejsca przeznaczenia.

2. Postępowanie podlegać będzie prawu sądu orzekającego.

Artykuł 29

1. Poszukiwanie odpowiedzialności winno być wszczęte pod rygorem wygaśnięcia w ciągu dwóch lat od chwili przybycia do miejsca przeznaczenia, lub od dnia, w którym statek powietrzny powinien był przybyć, lub od chwili zatrzymania przewozu.

2. Sposób obliczania terminu określony jest przez prawo sądu orzekającego.

Artykuł 30

1. W przypadkach przewozu który ma być dokonany przez kilku następujących po sobie przewożących, określonego w ustępie 3 artykułu 1 każdy z przewożących, przyjmując podróżnych, bagaż lub towary, podlega prawidłom ustalonym przez niniejszą konwencję i uważany jest za jedną ze stron umawiających się w umowie o przewóz w tym stopniu, w jakim umowa ta odnosi się do części przewozu, dokonanej pod jego kontrolą.

2. W razie takiego przewozu podróżny lub jego następcy prawni będą mogli skarżyć tylko tego przewożącego, który dokonał przewozu, podczas którego miał miejsce wypadek lub opóźnienie – z wyjątkiem wypadku, w którym pierwszy przewożący na mocy wyraźnego postanowienia wziął na siebie odpowiedzialność za cały przewóz.

3. Co się tyczy przewozu bagażu i towarów, wysyłający będzie mógł skarżyć pierwszego przewożącego, a odbiorca, posiadający prawo do odebrania – ostatniego, a jeden i drugi będą mogli pozatem działać przeciwko przewożącemu, który dokonał przewozu, podczas którego nastąpiło zniszczenie, zagubienie, uszkodzenie lub opóźnienie. Przewożący ci odpowiedzialni będą solidarnie w stosunku do wysyłającego i odbiorcy.

orzeczenia

Rozdział IV
Postanowienia dotyczące przewozów mieszanych

Artykuł 31

1. Postanowienia niniejszej konwencji stosują się w razie przewozów mieszanych, dokonywanych częściowo powietrzem a częściowo wszelkim innym sposobem przewozu – tylko do przewozu powietrznego oraz jeśli ten ostatni odpowiada warunkom artykułu 1.

2. Nic w niniejszej konwencji nie stoi na przeszkodzie zamieszczeniu przez strony w razie przewozów mieszanych w dokumencie przewozu powietrznego dotyczących innych sposobów przewozu pod warunkiem, aby postanowienia niniejszej konwencji były szanowane o ile chodzi o przewóz powietrzny.

Rozdział V
Postanowienia ogólne i końcowe

Artykuł 32

1. Wszelkie klauzule umowy o przewóz i wszystkie poprzedzające szkodę umowy szczególne, na mocy których strony uchylałyby prawidła niniejszej konwencji, bądź przez określenie prawa, które winnoby być zastosowane, bądź przez zmianę prawideł dotyczących kompetencji – są nieważne. Jednakże przy przewozie towarów dopuszczalne są klauzule rozjemcze, w granicach postanowień niniejszej konwencji, kiedy rozjemstwo ma nastąpić w miejscach objętych kompetencją sądów przewidzianych w ustępie 1 artykułu 28.

Artykuł 33

Konwencja niniejsza nie może zabronić przewożącemu odmówienia zawarcia umowy o przewóz lub ułożenia przepisów, które nie stałyby w sprzeczności z postanowieniami niniejszej konwencji.

Artykuł 34 [17]

Postanowień artykułów od 3 do 9 włącznie, dotyczących dokumentów przewozowych, nie stosuje się do przewozu wykonywanego w wyjątkowych okolicznościach i poza wszelkimi normalnymi czynnościami eksploatacji lotniczej.

Artykuł 35

Gdy konwencja niniejsza wspomina o dniach, rozumieć przez to należy dni bieżące, nie zaś dni robocze.

Artykuł 36

Konwencja niniejsza zredagowana jest po francusku w jednym egzemplarzu, który zostanie złożony w archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych Polski. Odpisy konwencji poświadczone za

zgodność przesłane zostaną za staraniem Rządu Polskiego Rządowi każdej z Wysokich Umawiających się Stron.

Artykuł 37

1. Konwencja niniejsza będzie ratyfikowana. Dokumenty ratyfikacyjne złożone zostaną w archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych Polski, które notyfikować będzie złożenie Rządowi każdej z Wysokich Umawiających się Stron.

2. Z chwilą ratyfikacji przez pięć Wysokich Umawiających się Stron konwencja niniejsza wejdzie w życie pomiędzy niemi dziewięćdziesiątego dnia po złożeniu piątej ratyfikacji. Później konwencja wchodzić będzie w życie pomiędzy Wysokiemi Umawiającemi się Stronami, które ją ratyfikowały, a Wysoką Umawiającą się Stroną, która złożyła swój dokument ratyfikacyjny, dziewięćdziesiątego dnia po złożeniu tego dokumentu.

3. Do Rządu Rzeczypospolitej Polskiej należeć będzie zawiadamianie Rządu każdej z Wysokich Umawiających się Stron o dniu wejścia w życie niniejszej konwencji oraz o dniu złożenia każdej ratyfikacji.

Artykuł 38

1. Konwencja niniejsza po wejściu w życie otwarta będzie do przystąpienia dla wszystkich Państw.

2. Przystąpienie dokonywać się będzie w drodze złożenia Rządowi Rzeczypospolitej Polskiej notyfikacji, który o niej powiadomi Rząd każdej z Wysokich Umawiających się Stron.

3. Przystąpienie zacznie wywierać skutki, poczynając od dziewięćdziesiątego dnia po notyfikacji złożonej Rządowi Rzeczypospolitej Polskiej.

Artykuł 39

1. Każda z Wysokich Umawiających się Stron będzie mogła wypowiedzieć niniejszą konwencję w drodze notyfikacji złożonej Rządowi Rzeczypospolitej Polskiej, który natychmiast zawiadomi o niej Rządy każdej z Wysokich Umawiających się Stron.

2. Wypowiedzenie wywrze skutki w sześć miesięcy po notyfikacji wypowiedzenia i tylko w stosunku do Strony, która je uczyniła.

Artykuł 40

1. Wysokie Umawiające się Strony będą mogły oświadczyć w chwili podpisania, złożenia ratyfikacyj lub przystąpienia, że przyjęcie konwencji niniejszej nie stosuje się do całości lub części ich kolonij, protektoratów, terytorjów mandatowych lub wszelkich innych terytorjów, podległych ich suwerenności lub władzy, lub do wszelkiego innego terytorjum, poddanego ich suzerenności.

2. W skutku powyższego będą One mogły w przyszłości osobno przystępować w imieniu całości lub części swych kolonij, protektoratów, terytorjów mandatowych lub wszelkich innych terytorjów, podległych ich suwerenności lub władzy, lub wszelkiego innego terytorjum, poddanego ich suzerenności, które zostały w ten sposób wyłączone w deklaracji pierwotnej.

3. Będą one także mogły, stosując się do jej postanowień, wypowiedzieć konwencję niniejszą osobno lub w imieniu całości lub części swych kolonij, protektoratów, terytorjów mandatowych lub wszelkich innych terytorjów podległych ich suwerenności lub władzy lub wszelkiego innego terytorjum, poddanego ich suzerenności.

Artykuł 40A [18]

1. W artykule 37 ust. 2 i w artykule 40 ustęp 1 wyrażenie Wysoka Umawiająca się Strona oznacza Państwo. We wszystkich innych przypadkach wyrażenie Wysoka Umawiająca się Strona oznacza Państwo, którego ratyfikacja lub przystąpienie do niniejszej Konwencji wywarło skutki, a którego wypowiedzenie jeszcze skutków nie wywarło.

2. Dla celów niniejszej Konwencji słowo obszar oznacza nie tylko obszar metropolii Państwa, lecz również wszystkie obszary, które ono reprezentuje w stosunkach zagranicznych.

Artykuł 41

Każda z Wysokich Umawiających się Stron będzie mogła najwcześniej po dwóch latach, licząc od wejścia w życie niniejszej konwencji, spowodować zebranie się nowej konferencji międzynarodowej, w celu opracowania poprawek, któreby mogły być wprowadzone do niniejszej konwencji.

Zwróci się Ona w tym celu do Rządu Republiki Francuskiej, który przedsięweźmie należne środki do przygotowania tej konferencji.

Konwencja niniejsza, sporządzona w Warszawie 12 października 1929 r., pozostanie otwarta do podpisu do dnia 31 stycznia 1930.

PROTOKÓŁ DODATKOWY

Ad. Artykuł 2

Wysokie Umawiające się Strony zastrzegają sobie prawo oświadczenia w chwili ratyfikacji lub przystąpienia, że ustęp pierwszy artykułu 2 niniejszej konwencji nie będzie miał zastosowania do międzynarodowych przewozów powietrznych, dokonywanych bezpośrednio przez Państwo, jego kolonje, protektoraty, terytorja mandatowe lub wszelkie inne terytorja podległe jego suwerenności, suzerenności lub władzy.

Zaznajomiwszy się z powyższą konwencją uznaliśmy ją i uznajemy za słuszną zarówno w całości jak i każde z postanowień w niej zawartych; oświadczamy, że jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona i przyrzekamy,że będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydaliśmy Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej.

W Warszawie, dnia 22 marca 1932 r.

---

* Tekst francuski Konwencji zmieniony przez obwieszczenie Ministra Spraw Zagranicznych z dnia 31 lipca 1934 r. o sprostowaniu błędu (DzU34.78.737).

Konwencja uzupełniona przez Konwencję, uzupełniającą Konwencję Warszawską, o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez osobę inną niż przewoźnik umowny (DzU65.25.167) z dniem 16 grudnia 1964 r.

[1] Art. 1 ust. 2 zmieniony przez art. I lit. a) Umowy międzynarodowej podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (DzU63.33.189) zmieniającej nin. Konwencję z dniem 1 sierpnia 1963 r.

[2] Art. 1 ust. 3 zmieniony przez art. I lit. b) Umowy międzynarodowej podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (DzU63.33.189) zmieniającej nin. Konwencję z dniem 1 sierpnia 1963 r.

[3] Art. 2 ust. 2 zmieniony przez art. II Umowy międzynarodowej podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (DzU63.33.189) zmieniającej nin. Konwencję z dniem 1 sierpnia 1963 r.

[4] Art. 3 zmieniony przez art. III Umowy międzynarodowej podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (DzU63.33.189) zmieniającej nin. Konwencję z dniem 1 sierpnia 1963 r.

[5] Art. 4 zmieniony przez art. IV Umowy międzynarodowej podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (DzU63.33.189) zmieniającej nin. Konwencję z dniem 1 sierpnia 1963 r.

[6] Art. 6 ust. 3 zmieniony przez art. V Umowy międzynarodowej podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (DzU63.33.189) zmieniającej nin. Konwencję z dniem 1 sierpnia 1963 r.

[7] Art. 8 zmieniony przez art. VI Umowy międzynarodowej podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (DzU63.33.189) zmieniającej nin. Konwencję z dniem 1 sierpnia 1963 r.

[8] Art. 9 zmieniony przez art. VII Umowy międzynarodowej podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (DzU63.33.189) zmieniającej nin. Konwencję z dniem 1 sierpnia 1963 r.

[9] Art. 10 ust. 2 zmieniony przez art. VIII Umowy międzynarodowej podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (DzU63.33.189) zmieniającej nin. Konwencję z dniem 1 sierpnia 1963 r.

[10] Art. 15 ust. 3 dodany przez art. IX Umowy międzynarodowej podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (DzU63.33.189) zmieniającej nin. Konwencję z dniem 1 sierpnia 1963 r.

[11] Art. 20 ust. 2 skreślony przez art. X Umowy międzynarodowej podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (DzU63.33.189) zmieniającej nin. Konwencję z dniem 1 sierpnia 1963 r.

[12] Art. 22 zmieniony przez art. XI Umowy międzynarodowej podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (DzU63.33.189) zmieniającej nin. Konwencję z dniem 1 sierpnia 1963 r.

[13] Art. 23 zmieniony przez art. XII Umowy międzynarodowej podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (DzU63.33.189) zmieniającej nin. Konwencję z dniem 1 sierpnia 1963 r.

[14] Art. 25 zmieniony przez art. XIII Umowy międzynarodowej podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (DzU63.33.189) zmieniającej nin. Konwencję z dniem 1 sierpnia 1963 r.

[15] Art. 25A dodany przez art. XIV Umowy międzynarodowej podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (DzU63.33.189) zmieniającej nin. Konwencję z dniem 1 sierpnia 1963 r.

[16] Art. 26 ust. 2 zmieniony przez art. XV Umowy międzynarodowej podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (DzU63.33.189) zmieniającej nin. Konwencję z dniem 1 sierpnia 1963 r.

[17] Art. 34 zmieniony przez art. XVI Umowy międzynarodowej podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (DzU63.33.189) zmieniającej nin. Konwencję z dniem 1 sierpnia 1963 r.

[18] Art. 40A dodany przez art. XVII Umowy międzynarodowej podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (DzU63.33.189) zmieniającej nin. Konwencję z dniem 1 sierpnia 1963 r.

Załącznik 5

KONWENCJA
o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego

PAŃSTWA BĘDĄCE STRONAMI NINIEJSZEJ KONWENCJI

UZNAJĄC znaczny wkład Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r., zwanej dalej „Konwencją Warszawską, oraz innych związanych z nią dokumentów, w harmonizację prywatnego prawa międzynarodowego;

UZNAJĄC potrzebę unowocześnienia i skonsolidowania Konwencji Warszawskiej i związanych z nią dokumentów;

UZNAJĄC znaczenie zapewnienia ochrony interesów konsumentów w międzynarodowym przewozie lotniczym oraz potrzebę sprawiedliwego odszkodowania na zasadzie wyrównania szkody;

POTWIERDZAJĄC dążenie do prawidłowego rozwoju działalności międzynarodowego transportu lotniczego i niezakłóconego przewozu pasażerów, bagażu i towarów zgodnie z zasadami i celami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.;

W PRZEKONANIU, że wspólne działanie Państw w celu dalszego zharmonizowania i skodyfikownia niektórych prawideł rządzących międzynarodowym przewozem lotniczym w postaci nowej konwencji jest najbardziej odpowiednim środkiem osiągnięcia sprawiedliwej równowagi interesów;

UZGODNIŁY CO NASTĘPUJE:

Rozdział I
Ogólne postanowienia

Artykuł 1
Zakres stosowania

1. Konwencja niniejsza ma zastosowanie do każdego przewozu międzynarodowego osób, bagażu lub towarów, wykonywanego statkiem powietrznym za wynagrodzeniem. Ma ona również zastosowanie do przewozu bezpłatnego wykonywanego statkiem powietrznym przez przedsiębiorstwo transportu lotniczego.

2. Za „przewóz międzynarodowy" w rozumieniu niniejszej konwencji uważa się każdy przewóz, w którym, zgodnie z umową stron, miejsce rozpoczęcia i miejsce przeznaczenia, niezależnie od tego czy będą miały miejsce lub nie przerwa w przewozie lub zmiana statku powietrznego, są położone bądź na terytorium dwu Państw Stron, bądź na terytorium jednego tylko Państwa Strony jeżeli w umowie przewidziano lądowanie na terytorium innego Państwa nawet nie będącego Państwem Stroną. Przewóz bez takiego lądowania między dwoma punktami położonymi na terytorium jednego tylko Państwa Strony nie jest uważany za przewóz międzynarodowy w rozumieniu niniejszej konwencji.

3. Przewóz, który ma być wykonany przez dwu lub więcej kolejnych przewoźników, uważa się przy stosowaniu niniejszej konwencji za jeden przewóz jeżeli uważany był przez strony za jedną czynność, niezależnie od tego czy został umówiony w formie jednej umowy, czy też szeregu umów, i nie traci charakteru międzynarodowego przez to, że jedna umowa lub szereg umów ma podlegać wykonaniu w całości w granicach terytorium tego samego Państwa.

4. Konwencja niniejsza ma również zastosowanie do przewozu określonego w Rozdziale V, z zachowaniem postanowień w nim zawartych.

Artykuł 2
Przewóz wykonywany przez Państwo i przewóz przesyłek pocztowych

1. Konwencja niniejsza ma zastosowanie do przewozu wykonywanego przez Państwo lub przez osoby prawne prawa publicznego, jeżeli spełnia on warunki określone w artykule 1.

2. Przy przewozie przesyłek pocztowych przewoźnik ponosi odpowiedzialność jedynie wobec zarządu pocztowego według zasad mających zastosowanie w stosunkach między przewoźnikami i zarządami pocztowymi.

3. Postanowienia konwencji niniejszej, za wyjątkiem postanowienia ustępu 2 niniejszego artykułu, nie mają zastosowania do przewozu przesyłek pocztowych.

Rozdział II
Dokumenty i obowiązki stron dotyczące przewozu pasażerów bagażu i towarów

Artykuł 3
Pasażerowie i bagaż

1. Przy przewozie pasażerów należy wystawić indywidualny lub zbiorowy dokument przewozowy zawierający:

(a) oznaczenie miejsc rozpoczęcia i przeznaczenia przewozu;

(b) jeżeli miejsce rozpoczęcia i przeznaczenia są położone na terytorium jednego Państwa Strony, a jedno lub więcej umówionych miejsc lądowania znajduje się na terytorium innego Państwa, oznaczenie przynajmniej jednego takiego miejsca lądowania.

2. Zamiast wystawienia dokumentu, o którym mowa w ustępie 1, można użyć każdego innego sposobu zabezpieczenia informacji określonych w tymże ustępie. W razie użycia takiego innego sposobu przewoźnik powinien zaoferować wydanie pasażerowi pisemnego potwierdzenia treści informacji tak zabezpieczonych.

3. Przewoźnik powinien wydać pasażerowi kupon identyfikacyjny na każdą sztukę zarejestrowanego bagażu.

4. Pasażer powinien otrzymać pisemną informację o tym, że jeżeli niniejsza konwencja ma zastosowanie, normuje ona i może ograniczyć odpowiedzialność przewoźników w razie śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia i w razie zniszczenia, zaginięcia lub uszkodzenia bagaży, oraz w razie opóźnienia.

5. Niewypełnienie postanowień ustępów poprzedzających nie narusza ani istnienia ani ważności umowy przewozu, która tym niemniej będzie podlegać zasadom niniejszej konwencji, łącznie z zasadami dotyczącymi ograniczenia odpowiedzialności.

Artykuł 4
Towary

1. Przy przewozie towarów należy wystawić lotniczy list przewozowy.

2. Zamiast wystawienia lotniczego listu przewozowego, można użyć każdego innego sposobu zabezpieczenia informacji dotyczących zamierzonego przewozu. W razie użycia takiego innego sposobu przewoźnik powinien, jeżeli zażąda tego nadawca, wydać nadawcy poświadczenie przyjęcia towaru pozwalające na ustalenie tożsamości przesyłki i dostęp do informacji zabezpieczonych w taki inny sposób.

Artykuł 5
Treść lotniczego listu przewozowego i poświadczenia przyjęcia towaru

Lotniczy list przewozowy lub potwierdzenie przyjęcia towaru powinny zawierać:

(a) oznaczenie miejsc rozpoczęcia i przeznaczenia przewozu;

(b) jeżeli miejsca rozpoczęcia i przeznaczenia znajdują się na terytorium jednego Państwa Strony, a jedno lub więcej umówionych miejsc lądowania znajduje się na terytorium innego Państwa, oznaczenie przynajmniej jednego takiego miejsca lądowania; oraz

(c) oznaczenie wagi przesyłki.

Artykuł 6
Dokument dotyczący rodzaj towaru

Nadawca może być zobowiązany do wystawienia dokumentu wskazującego na rodzaj towaru, jeżeli jest to potrzebne w celu wypełnienia formalności celnych, policyjnych i podobnych innych

wymaganych przez władze publiczne. Postanowienie to nie stwarza dla przewoźnika żadnych wynikających stąd powinności, zobowiązań ani odpowiedzialności.

Artykuł 7

Opis lotniczego listu przewozowego

1. Lotniczy list przewozowy sporządza nadawca w trzech oryginalnych egzemplarzach.

2. Pierwszy egzemplarz oznacza się uwagą „dla przewoźnika"; podpisuje go nadawca. Drugi egzemplarz oznacza się uwagą „dla odbiorcy"; podpisują go nadawca i przewoźnik. Trzeci egzemplarz podpisuje przewoźnik, który przekazuje go nadawcy po przyjęciu towaru.

3. Podpis przewoźnika, jak również nadawcy, może być drukowany lub zastąpiony pieczątką.

4. Jeżeli na żądanie nadawcy przewoźnik sporządza lotniczy list przewozowy, przewoźnika uważa się, do chwili przedstawienia dowodu przeciwnego, za działającego w imieniu nadawcy.

Artykuł 8

Dokumenty dotyczące więcej niż jednego pakunku

W przypadku więcej niż jednego pakunku:

(a) przewoźnik towaru ma prawo żądać od nadawcy wystawienia oddzielnych lotniczych listów przewozowych;

(b) nadawca ma prawo żądać od przewoźnika wystawienia odrębnych poświadczeń przyjęcia towaru jeżeli użyto innych sposobów przewidzianych w ustępie 2 artykułu 4.

Artykuł 9

Niespełnienie wymagań dotyczących dokumentów

Niewypełnienie postanowień artykułów 4 do 8 nie narusza ani istnienia ani ważności umowy przewozu, która tym niemniej będzie podlegać zasadom niniejszej konwencji, łącznie z zasadami dotyczącymi ograniczenia odpowiedzialności.

Artykuł 10

Odpowiedzialność za dane zawarte w dokumentach

1. Nadawca jest odpowiedzialny za prawidłowość danych i deklaracji dotyczących towaru, zamieszczonych przez niego lub w jego imieniu w lotniczym liście przewozowym, albo podanych przez niego lub w jego imieniu przewiźnikowi do wpisania w poświadczeniu przyjęcia towaru lub w informacjach zabezpieczonych przy użyciu innych sposobów przewidzianych w ustępie 2 artykułu 4. Postanowienia te stosuje się także w przypadku, gdy osoba działająca w imieniu nadawcy jest również agentem przewoźnika.

2. Nadawca ponosi odpowiedzialność za wszelką szkodę poniesioną przez przewoźnika lub przez jakąkolwiek inną osobę, wobec której odpowiedzialny jest przewoźnik, z powodu nieprawidłowości, niedokładności lub niekompletności danych i deklaracji podanych przez nadawcę lub w jego imieniu.

3. Z zastrzeżeniem postanowień ustępów 1 i 2 niniejszego artykułu przewoźnik ponosi odpowiedzialność za wszelką szkodę poniesioną przez nadawcę lub przez jakąkolwiek inną osobę, wobec której odpowiedzialny jest nadawca, z powodu nieprawidłowości, niedokładności lub niekompletności danych i deklaracji zamieszczonych przez przewoźnika lub w jego imieniu w poświadczeniu przyjęcia towarów lub w danych zabezpieczonych przy użyciu innych sposobów, o których mowa w ustępie 2 artykułu 4.

Artykuł 11

Moc dowodowa dokumentów

1. Lotniczy list prewozowy lub poświadczenie przyjęcia towarów stanowi, do czasu przedstawienia dowodu przeciwnego, dowód zawarcia umowy, przyjęcia towaru oraz wymienionych w nim warunków przewozu.

2. Dane lotniczego listu przewozowego lub poświadczenia przyjęcia towarów dotyczące wagi, rozmiarów i opakowania towarów oraz liczby pakunków stanowią, do czasu przedstawienia dowodu przeciwnego, dowód podanych w nich faktów; dane dotyczące ilości, objętości i stanu towarów stanowią dowód przeciwko przewoźnikowi tylko o tyle, o ile ich sprawdzenie zostało dokonane przez niego w obecności nadawcy i stwierdzone w lotniczym liście przewozowym lub potwierdzeniu przyjęcia towarów, albo o ile dotyczy zewnętrznego stanu towaru.

Artykuł 12

Prawo dysponowania towarem

1. Nadawca ma prawo, pod warunkiem wypełnienia wszystkich swoich obowiązków wynikających z umowy przewozu, dysponować towarem, bądź wycofując go na w porcie lotniczym odlotu lub przeznaczenia, bądź zatrzymując go w miejscu lądowania pośredniego, bądź polecając jego wydanie w miejscu przeznaczenia lub w miejscu lądowania pośredniego osobie innej niż pierwotnie wyznaczony odbiorca, bądź żądając jego zawrócenia do portu lotniczego odlotu. Nadawca nie może korzystać z tego prawa w sposób przynoszący szkodę przewoźnikowi lub innym nadawcom i zobowiązany jest zwrócić wszystkie koszty wynikające z wykonania tego prawa.

2. Jeżeli wykonanie dyspozycji nadawcy jest niemożliwe, przewoźnik obowiązany jest natychmiast zawiadomić o tym nadawcę.

3. Jeżeli przewoźnik wykonuje dyspozycje nadawcy nie żądając okazania egzemplarza lotniczego listu przewozowego lub potwierdzenia przyjęcia towaru, który był doręczony nadawcy, przewoźnik jest odpowiedzialny, z zachowaniem roszczenia zwrotnego do nadawcy, za wszelkie szkody, jakie mogą stąd wyniknąć dla tego, kto jest w prawnym posiadaniu tego egzemplarza lotniczego listu przewozowego lub poświadczenia przyjęcia towaru.

4. Prawo nadawcy wygasa z chwilą powstania prawa odbiorcy zgodnie z artykułem 13. Jeżeli jednak odbiorca uchyla się od przyjęcia towaru albo jeżeli nie można się z nim skomunikować, nadawca odzyskuje prawo dysponowania.

Artykuł 13

Wydanie towaru

1. Z wyjątkiem przypadków, gdy nadawca wykonał prawo przysługujące mu według artykułu 12, odbiorca ma prawo, z chwilą nadejścia towaru do miejsca przeznaczenia, żądać od przewoźnika wydania mu towaru po zapłaceniu należnych kwot i wypełnieniu warunków przewozu.

2. Jeżeli nie umówiono się inaczej, przewoźnik obowiązany jest powiadomić odbiorcę z chwilą nadejścia towaru.

3. Jeżeli zaginięcie towaru zostało przyznane przez przewoźnika lub jeżeli towar nie przybył po upływie siedmiu dni od dnia, w którym powinien był przybyć, odbiorca może dochodzić w stosunku do przewoźnika praw wynikających z umowy przewozu.

Artykuł 14

Dochodzenie praw nadawcy i odbiorcy

Nadawca i odbiorca, każdy w swoim własnym imieniu, mogą dochodzić wszelkich praw przyznanych im odpowiednio w artykułach 12 i 13 niezależnie od tego czy działa w interesie własnym czy w interesie innej osoby, pod warunkiem wypełnienia obowiązków nałożonych przez umowę przewozu.

Artykuł 15

Stosunki między nadawcą i odbiorcą oraz między trzecimi stronami

1. Artykuły 12, 13 i 14 w niczym nie przesądzają ani wzajemnych stosunków między nadawcą i odbiorcą, ani wzajemnych stosunków trzecich stron, których prawa pochodzą bądź od nadawcy bądź od odbiorcy.

2. Wszelkie warunki odbiegające od postanowień artykułów 12, 13 i 14 powinny być zapisane w lotniczym liście przewozowym lub w poświadczeniu przyjęcia towaru.

Artykuł 16

Formalności celne, policyjne i innych władz publicznych

1. Nadawca powinien dostarczyć informacje i dokumenty, które są potrzebne przed wydaniem towaru odbiorcy do wypełnienia formalności celnych, policyjnych i wymaganych przez inne władze publiczne. Nadawca jest odpowiedzialny w stosunku do przewoźnika za wszelkie szkody, które mogłyby wyniknąć z braku, niewystarczalności lub nieprawidłowości takich informacji lub dokumentów, chyba że szkoda została spowodowana z winy przewoźnika lub osób za niego działających.

2. Przewoźnik nie jest obowiązany badać, czy takie informacje i dokumenty są prawidłowe lub wystarczające.

Rozdział III
Odpowiedzialność przewoźnika i zakres wyrównania szkód

Artykuł 17
Śmierć, uszkodzenie ciała i rozstrój zdrowia pasażera oraz szkody dotyczące bagażu

1. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie śmierci albo uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia pasażera, jeżeli tylko wydarzenie, które spowodowało śmierć, uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia, miało miejsce na pokładzie statku powietrznego lub podczas wszelkich czynności związanych z wsiadaniem lub wysiadaniem.

2. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie zniszczenia, zagnięcia lub uszkodzenia bagażu zarejestrowanego, jeżeli tylko wydarzenie, które spowodowało zniszczenie, zaginięcie lub uszkodzenie miało miejsce na pokładzie statku powietrznego lub w czasie, gdy zarejestrowany bagaż pozostawał pod opieką przewoźnika. Jednakże przewoźnik nie jest odpowiedzialny w przypadku i w zakresie, w jakim szkoda wynikła z naturalnych właściwości, jakości lub wad własnych bagażu. W przypadku bagażu niezarejestrowanego, łącznie z przedmiotami osobistymi, przewoźnik ponosi odpowiedzialność jeżeli szkoda powstała z jego winy albo z winy osób za niego działających.

3. Jeżeli zaginięcie zarejestrowanego bagażu zostało przyznane przez przewoźnika albo zarejestrowany bagaż nie przybył z upływem dwudziestu jeden dni od dnia, w którym powinien był przybyć, pasażer może dochodzić swoich praw wynikających z umowy przewozu.

4. Używane w niniejszej konwencji słowo „bagaż" oznacza, o ile nie postanowiono inaczej, zarówno bagaż zarejestrowany, jak i bagaż niezarejestrowany.

Artykuł 18
Szkody dotyczące towaru

1. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie zniszczenia, zaginięcia lub uszkodzenia towaru, jeżeli tylko wydarzenie, które spowodowało taką szkodę miało miejsce w czasie przewozu lotniczego.

2. Jednakże przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności w przypadku i w zakresie, w jakim udowodni, że zniszczenie, zaginięcie lub uszkodzenie towaru zostało spowodowane przez jedną lub więcej spośród następujących okoliczności:

(a) naturalne właściwości, jakość lub wada własna towaru;

(b) wadliwe opakowanie towaru wykonane przez osobę inną niż przewoźnik lub osoby za niego działające;

(c) działania wojenne lub konflikt zbrojny;

(d) działanie władz publicznych związane z wwozem, wywozem lub tranzytem towaru.

3. Przewóz lotniczy w rozumieniu ustępu 1 niniejszego artykułu obejmuje okres, w którym towar znajduje się pod opieką przewoźnika.

4. Okres przewozu lotniczego nie obejmuje przewozu lądowego, morskiego lub wodami śródlądowymi, wykonywanego poza portem lotniczym. Jeżeli jednak taki przewóz jest wykonywany w wypełnieniu umowy przewozu lotniczego w celu załadowania, dostawy lub przeładunku, istnieje domniemanie, z dopuszczeniem dowodu przeciwnego, że wszelka szkoda powstała ze zdarzenia, które miało miejsce w czasie przewozu lotniczego. Jeżeli przewoźnik bez zgody nadawcy zastępuje w całości lub części przewóz, który zgodnie z umową stron miał być wykonywany jako przewóz lotniczy, przewozem wykonywanym innym środkiem transportu, taki przewóz innym środkiem transportu uważa się za odbywający się w czasie przewozu lotniczego.

Artykuł 19
Opóźnienie

Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę spowodowaną opóźnieniem w przewozie pasażerów, bagażu lub towarów. Jednakże przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za szkodę spowodowaną opóźnieniem jeżeli udowodnił, że on sam i osoby za niego działające podjęli wszelkie środki,

jakich można było rozsądnie oczekiwać, w celu uniknięcia szkody, albo że podjęcie takich środków było dla nich niemożliwe.

Artykuł 20

Uwolnienie od odpowiedzialności

Jeżeli przewoźnik udowodnił, że szkodę spowodowało lub przyczyniło się do niej niedbalstwo albo inne niewłaściwe działanie lub zaniechanie osoby dochodzącej odszkodowania lub osoby, od której wywodzi ona swe prawa, przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności wobec tej osoby w całości lub w części w zakresie, w jakim takie niedbalstwo albo inne niewłaściwe działanie lub zaniechanie spowodowało szkodę lub przyczyniło się do niej. Jeżeli odszkodowania z powodu śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia pasażera dochodzi osoba inna niż pasażer, przewoźnik jest tak samo zwolniony od odpowiedzialności w całości lub części w zakresie, w jakim udowodnił, że szkodę spowodowało lub przyczyniło się do niej niedbalstwo albo inne niewłaściwe działanie lub zaniechanie pasażera. Artykuł ten stosuje się do wszystkich postanowień konwencji dotyczących odpowiedzialności, łącznie z ustępem 1 artykułu 21.

Artykuł 21

Odszkodowanie w razie śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia pasażera

1. Przewoźnik nie może wyłączyć ani ograniczyć swojej odpowiedzialności za szkody przewidziane w ustępie 1 artykułu 17, a nie przewyższające 100 000 Specjalnych Praw Ciągnienia na każdego pasażera.

2. W zakresie, w jakim szkody przewidziane w ustępie 1 artykułu 17 przewyższają 100 000 Specjalnych Praw Ciągnienia na każdego pasażera, przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności, jeżeli udowodni, że:

(a) szkody takiej nie spowodowało niedbalstwo albo inne niewłaściwe działanie lub zaniechanie przewoźnika albo osób za niego działających; albo

(b) szkoda taka została spowodowana wyłącznie niedbalstwem albo innym niewłaściwym działaniem lub zaniechaniem osoby trzeciej.

Artykuł 22

Ograniczenia odpowiedzialności dotyczącej opóźnień, bagażu i towaru

1. W przypadku szkody spowodowanej wskutek opóźnienia w przewozie pasażerów, określonej w artykule 19, odpowiedzialność przewoźnika w stosunku do każdego pasażera jest ograniczona do 4150 Specjalnych Praw Ciągnienia.

2. Przy przewozie bagażu odpowiedzialność przewoźnika w razie zniszczenia, zagubienia, uszkodzenia lub opóźnienia jest ograniczona do 1 000 Specjalnych Praw Ciągnienia na każdego pasażera, z wyjątkiem przypadku, gdy pasażer w czasie oddawania zarejestrowanego bagażu przewoźnikowi złożył specjalną deklarację interesu w dostawie i uiścił dodatkową opłatę, jeżeli jest ona wymagana. W takim przypadku przewoźnik jest obowiązany zapłacić kwotę nie przewyższającą kwoty zadeklarowanej, chyba że udowodnił, że ta ostatnia przewyższa rzeczywisty interes pasażera w dostawie.

3. Przy przewozie towarów odpowiedzialność przewoźnika w razie zniszczenia, zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia jest ograniczona do kwoty 17 Specjalnych Praw ciągnienia za kilogram z wyjątkiem przypadku, gdy nadawca w czasie oddawania towaru przewoźnikowi złożył specjalną deklarację interesu w dostawie i uiścił dodatkową opłatę, jeżeli jest ona wymagana. W takim przypadku przewoźnik obowiązany jest zapłacić kwotę nie przewyższającą kwoty zadeklarowanej, chyba że udowodnił, że ta ostatnia przewyższa rzeczywisty interes nadawcy w dostawie.

4. W razie zniszczenia, zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia części towaru lub jakiegokolwiek przedmiotu stanowiącego jego część, za podstawę do określenia kwoty ograniczającej odpowiedzialność przewoźnika przyjmuje się tylko całkowitą wagę pakunku lub pakunków, których szkoda dotyczy. Jeżeli jednak zniszczenie, zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie części towaru albo przedmiotu stanowiącego jego część ma wpływ na wartość innych pakunków objętych tym samym lotniczym listem przewozowym lub poświadczeniem nadania towaru, albo – w razie ich niewystawienia – tym samym zapisem zabezpieczonym innym sposobem przewidzianym w ustępie 2 artykułu 4, całkowitą

wagę takiego pakunku lub pakunków bierze się również pod uwagę przy określaniu ograniczenia odpowiedzialności.

5. Postanowień ustępów 1 i 2 niniejszego artykułu nie stosuje się jeżeli udowodniono, że szkoda została spowodowana przez działanie lub zaniechanie przewoźnika lub osób za niego działających, dokonane z zamiarem wyrządzenia szkody lub przez nierozwagę i ze świadomością prawdopodobieństwa powstania szkody, przy czym w przypadku działania lub zaniechania osób działających za przewoźnika musi być także udowodnione, że działały w zakresie powierzonych im funkcji.

6. Ograniczenia przewidziane w artykule 21 i w niniejszym artykule nie stoją na przeszkodzie dodatkowemu zasądzeniu przez sąd, zgodnie z jego własnym prawem, kosztów sądowych i innych kosztów procesu poniesionych przez powoda, łącznie z odsetkami. Postanowienia tego nie stosuje się jeżeli kwota zasądzonego odszkodowania, z wyłączeniem kosztów sądowych i innych kosztów procesu, nie przekracza kwoty, jaką przewoźnik zaofiarował powodowi na piśmie w okresie sześciu miesięcy od daty zdarzenia, które spowodowało szkodę albo przed wszczęciem postępowania sądowego, jeżeli nastąpiło później.

Artykuł 23

Przeliczenie jednostek monetarnych

1. Kwoty wyrażone w niniejszej konwencji w Specjalnych Prawach Ciągnienia odnoszą się do Specjalnych Praw Ciągnienia określonych przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy. Przeliczenia tych kwot na krajowe jednostki monetarne w sprawach rozpatrywanych przez sądy należy dokonywać według wartości tych jednostek monetarnych w Specjalnych Prawach Ciągnienia w dniu wydania wyroku. Wartość krajowej jednostki monetarnej Państwa Strony będącego członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego w Specjalnych Prawach Ciągnienia oblicza się według metody przeliczania walut stosowanej przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy dla jego operacji i transakcji w dniu wydania wyroku. Wartość krajowej jednostki monetarnej Państwa Strony nie będącego członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego w Specjalnych Prawach Ciągnienia oblicza się w sposób określony przez to Państwo.

2. Jednakże Państwa Strony nie będące członkami Międzynarodowego Funduszu Walutowego, których prawo nie pozwala na zastosowanie postanowień ustępu 1, mogą w czasie ratyfikacji lub przystąpienia albo w każdym późniejszym czasie oświadczyć, że w sprawach rozpatrywanych przez sądy na jego terytorium ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika określone w artykule 21 ustala się w kwocie 1 500 000 jednostek monetarnych na każdego pasażera; 62 500 jednostek monetarnych na każdego pasażera w przypadku określonym w ustępie 1 artykułu 22; 15 000 jednostek monetarnych na każdego pasażera w przypadku określonym w ustępie 2 artykułu 22; oraz 250 jednostek monetarnych za kilogram w przypadku określonym w ustępie 3 artykułu 22. Każda taka jednostka monetarna odpowiada wartości sześćdziesięciu pięciu i pół miligrama złota dziewięćsetnej próby. Przeliczenie tych kwot na krajową jednostkę walutową jest dokonywane zgodnie z prawem zainteresowanego Państwa.

3. Obliczenie przewidziane w ostatnim zdaniu ustępu 1 niniejszego artykułu oraz przeliczenie przewidziane w ustępie 2 tegoż artykułu jest dokonywane w taki sposób, ażeby wyrazić w jednostkach monetarnych Państwa Strony w miarę możliwości taką samą rzeczywistą wartość kwot określonych w artykułach 21 i 22, jaka wynikałaby z zastosowania pierwszych trzech zdań ustępu 1 niniejszego artykułu. Państwa Strony przy składaniu dokumentów ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia niniejszej konwencji lub przystąpienia do niej podają do wiadomości depozytariusza sposób obliczania przewidzianego w ustępie 1 niniejszego artykułu albo wynik przeliczania przewidzianego w ustępie 2 tegoż artykułu, zależnie od przypadku, oraz zmiany w tym zakresie, gdy tylko mają miejsce.

Artykuł 24

Rewizja ograniczeń

1. Z zachowaniem postanowień artykułu 25 niniejszej konwencji i z zastrzeżeniem ustępu 2 poniżej, ograniczenia odszkodowań przewidziane w artykułach 21, 22 i 23 są rewidowane przez depozytariusza co pięć lat, przy czym pierwsza rewizja nastąpi z końcem piątego roku po wejściu niniejszej konwencji w życie albo – gdyby konwencja nie weszła w życie w okresie pięciu lat od pierwsze-

go dnia, w którym została otwarta do podpisania – w ciągu pierwszego roku od dnia jej wejściu w życie, przy zastosowaniu wskaźnika inflacji odpowiadającego stopie inflacji od poprzedniej rewizji lub za pierwszym razem od dnia wejścia konwencji w życie. Podstawą do określenia stopy inflacji w celu ustalenia wskaźnika inflacji jest średnia ważona wartość rocznych stóp wzrostu lub spadku indeksów cen konsumpcyjnych państw, których waluty wchodzą w skład Specjalnego Prawa Ciągnienia, o którym mowa w ustępie 1 artykułu 23.

2. Jeżeli wynik rewizji, o której mowa w ustępie poprzedzającym, pokazuje wskaźnik inflacji wyższy niż 10 procent, depozytariusz notyfikuje Państwom Stronom rewizję ograniczeń odpowiedzialności. Każda taka rewizja zaczyna wywierać skutki po sześciu miesiącach od jej notyfikowania Państwom Stronom. Jeżeli w ciągu trzech miesięcy od jej notyfikowania Państwom Stronom większość Państw Stron zgłosi brak swojej zgody, rewizja nie zaczyna wywierać skutków, a depozytariusz przekazuje sprawę zgromadzeniu Państw Stron. Wejście w życie każdej rewizji jest niezwłocznie przez depozytariusza notyfikowane Państwom Stronom.

3. Niezależnie od ustępu 1 niniejszego artykułu, procedurę przewidzianą w ustępie 2 tego artykułu stosuje się w każdym czasie pod warunkiem, że jedna trzecia Państw Stron wyraża takie życzenie i pod warunkiem, że wskaźnik inflacji, o którym mowa w ustępie 1 przekroczył 30 procent od czasu poprzedniej rewizji albo od dnia wejścia w życie niniejszej konwencji, jeżeli wcześniejszej rewizji nie było. Następne rewizje przy zastosowaniu procedury opisanej w ustępie 1 niniejszego artykułu mają miejsce w odstępach pięcioletnich począwszy od końca piątego roku następującego po dniu rewizji dokonanej na podstawie niniejszego ustępu.

Artykuł 25

Postanowienia umowne dotyczące ograniczeń odpowiedzialności

Przewoźnik może umówić się, że w odniesieniu do umowy przewozu stosuje się ograniczenia odpowiedzialności wyższe od przewidzianych w niniejszej konwencji albo nie stosuje się żadnych ograniczeń odpowiedzialności.

Artykuł 26

Nieważność postanowień umownych

Jakiekolwiek postanowienie umowne zmierzające do uwolnienia przewoźnika od odpowiedzialności lub do ustalenia ograniczeń odpowiedzialności niższych od przewidzianych w niniejszej konwencji uważa się za nieistniejące i nie mające skutków prawnych, jednak nieważność takiego postanowienia nie powoduje nieważności całej umowy, która nadal podlega postanowieniom niniejszej konwencji.

Artykuł 27

Wolność umów

Nic w niniejszej konwencji nie zabrania przewoźnikowi odmówienia zawarcia umowy, zrzeczenia się środków obrony dopuszczalnych według tej konwencji lub ustanowienia warunków, które nie są sprzeczne z postanowieniami tej konwencji.

Artykuł 28

Wypłata zaliczek

W razie wypadku lotniczego powodującego śmierć albo uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia pasażerów przewoźnik, jeżeli wymaga tego jego prawo krajowe, powinien bez zwłoki wypłacić zaliczkę osobie fizycznej lub osobom fizycznym, uprawnionym do dochodzenia odszkodowania, w celu zaspokojenia pilnych potrzeb ekonomicznych tych osób. Wypłata takich zaliczek nie stanowi uznania odpowiedzialności, mogą też one być potrącone z kwot wypłacanych następnie przez przewoźnika z tytułu odszkodowania.

Artykuł 29

Podstawa roszczeń

Przy przewozie pasażerów, bagażu i towarów wszelkie dochodzenie roszczeń odszkodowawczych z jakiegokolwiek tytułu, na podstawie niniejszej konwencji, z tytułu umowy, z tytułu czynu niedozwolonego czy też na jakiejkolwiek innej podstawie, może mieć miejsce tylko na warunkach i w granicach odpowiedzialności określonych w tej konwencji, co nie przesądza określenia osób

mających prawo do wniesienia powództwa ani uprawnień każdej z nich. W przypadku wszelkich takich roszczeń nie należą się odszkodowania o charakterze karnym, nawiązki ani inne nie polegające na naprawieniu rzeczywistej szkody.

Artykuł 30

Osoby działające za przewoźnika i łączna wysokość roszczeń

1. W razie dochodzenia roszczeń przeciwko osobie działającej za przewoźnika, w następstwie szkody przewidzianej w niniejszej konwencji, osoba taka, o ile udowodni, że działała w wykonaniu powierzonych jej funkcji, może powoływać się na warunki i ograniczenia odpowiedzialności, na które zgodnie z tą konwencją może się powoływać przewoźnik.

2. Łączna kwota odszkodowania, którą w takim przypadku można uzyskać od przewoźnika i osób za niego działających nie może przekroczyć wspomnianych ograniczeń.

3. Z wyjątkiem przypadku przewozu towarów, postanowień ustępów 1 i 2 niniejszego artykułu nie stosuje się, o ile zostało udowodnione, że szkoda powstała w wyniku działania lub zaniechania osoby działającej za przewoźnika, dokonanego z zamiarem wyrządzenia szkody lub przez nierozwagę i ze świadomością prawdopodobieństwa powstania szkody.

Artykuł 31

Terminy na zgłoszenie szkody

1. Przyjęcie zarejestrowanego bagażu lub towaru bez zastrzeżenia przez osobę uprawnioną do odbioru stanowi domniemanie, z dopuszczeniem dowodu przeciwnego, że bagaż i towar zostały dostarczone w dobrym stanie i zgodnie z dokumentem przewozowym lub z zapisem zabezpieczonym w inny sposób przewidziany w ustępie 2 artykułu 3 i ustępie 2 artykułu 4.

2. Osoba uprawniona do odbioru powinna w razie uszkodzenia zgłosić przewoźnikowi zastrzeżenie natychmiast po jego wykryciu i nie później niż w ciągu siedmiu dni od dnia odbioru w przypadku zarejestrowanego bagażu i czternastu dni od dnia odbioru w przypadku towarów. W razie opóźnienia zastrzeżenie należy zgłosić nie później niż w ciągu dwudziestu jeden dni od dnia, w którym bagaż lub towar został oddany do dyspozycji tej osoby.

3. Każde zastrzeżenie powinno być dokonane pisemnie i doręczone lub wysłane w odpowiednim wymienionym wyżej terminie.

4. Jeżeli nie wniesiono zastrzeżeń w wyżej wymienionych terminach, żadne postępowanie nie może być podjęte przeciw przewoźnikowi z wyjątkiem przypadku oszustwa z jego strony.

Artykuł 32

Śmierć osoby odpowiedzialnej

W razie zgonu osoby odpowiedzialnej można dochodzić roszczeń odszkodowawczych zgodnie z postanowieniami niniejszej konwencji w stosunku do jej następców prawnych.

Artykuł 33

Właściwość sądów

1. Powództwo w sprawie odszkodowania należy wnieść, według wyboru powoda, na terytorium jednego z Państw Stron bądź do sądu miejsca zamieszkania przewoźnika lub głównej siedziby jego przedsiębiorstwa albo miejsca, gdzie posiada on placówkę, za pośrednictwem której została zawarta umowa, bądź do sądu miejsca przeznaczenia przewozu.

2. W odniesieniu do szkody spowodowanej przez śmierć albo uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia pasażera powództwo można wnieść do jednego z sądów określonych w ustępie 1 niniejszego artykułu albo na terytorium jednego z Państw Stron, w którym w czasie wypadku pasażer miał główne i stałe miejsce zamieszkania, i do którego lub z którego przewoźnik wykonuje loty bądź własnymi statkami powietrznymi, bądź zgodnie z umową handlową statkami powietrznymi innego przewoźnika, a w którym przewoźnik prowadzi działalność w zakresie przewozu lotniczego pasażerów korzystając z pomieszczeń wynajmowanych lub posiadanych przez niego lub przez innego przewoźnika, z którym ma umowę handlową.

3. W rozumieniu ustępu 2:

(a) „umowa handlowa" oznacza umowę inną niż umowa agencyjna, zawartą między przewoźnikami i dotyczącą ich wspólnych usług przewozu lotniczego pasażerów;

(b) „główne lub stałe miejsce zamieszkania" oznacza jedno określone i stałe miejsce pobytu pasażera w czasie wypadku. Obywatelstwo pasażera nie stanowi przy tym czynnika decydującego.

4. Procedura podlega prawu sądy, do którego wniesiono sprawę.

Artykuł 34

Arbitraż

1. Z zachowaniem postanowień niniejszego artykułu strony umowy przewozu towarów mogą ustalić w umowie, że każdy spór dotyczący odpowiedzialności przewoźnika przewidzianej w niniejszej konwencji będzie rozstrzygnięty w drodze arbitrażu. Takie ustalenie powinno być dokonane na piśmie.

2. Postępowanie arbitrażowe toczy się według wyboru powoda w jednym z miejsc objętych właściwością sądów przewidzianą w artykule 33.

3. Arbiter lub sąd arbitrażowy stosować będzie postanowienia niniejszej konwencji.

4. Postanowienia ustępów 2 i 3 niniejszego artykułu uważać się będzie za stanowiące część każdej klauzuli arbitrażowej lub porozumienia arbitrażowego, a wszelkie warunki takiej klauzuli lub porozumienia niezgodne z tymi postanowieniami uważa się za nie istniejące i nie mające skutków prawnych.

Artykuł 35

Termin wygaśnięcia roszczeń

1. Prawo dochodzenia odszkodowania wygasa jeżeli powództwo nie zostało wniesione w okresie dwóch lat liczonym od dnia przybycia do miejsca przeznaczenia lub od dnia, w którym statek powietrzny powinien był przybyć, albo od dnia, w którym przewóz został zatrzymany.

2. Sposób liczenia tego okresu określa się według prawa sądu, do którego wniesiono sprawę.

Artykuł 36

Kolejni przewoźnicy

1. W przypadku przewozu, który ma być wykonywany przez różnych kolejnych przewoźników, a odpowiada warunkom określonym w ustępie 3 artykułu 1, każdy przewoźnik przyjmujący pasażerów, bagaż lub towary podlega zasadom ustanowionym w niniejszej konwencji i jest uważany za jedną ze stron umowy przewozu w zakresie, w jakim umowa odnosi się do części przewozu wykonywanej pod jego kontrolą.

2. W przypadku takiego przewozy pasażer i każda osoba uprawniona do odszkodowania dotyczącego pasażera może skierować powództwo tylko przeciwko przewoźnikowi, który wykonywał przewóz, podczas którego miał miejsce wypadek lub nastąpiło opóźnienie, chyba że na podstawie wyraźnego postanowienia umowy pierwszy przewoźnik wziął na siebie odpowiedzialność za cały przewóz.

3. W odniesieniu do bagażu i towarów pasażer lub nadawca może wnieść powództwo przeciwko pierwszemu przewoźnikowi, a pasażer i odbiorca uprawniony do odbioru może wnieść powództwo przeciwko ostatniemu przewoźnikowi, zaś każdy z nich może ponadto wnieść powództwo przeciwko przewoźnikowi, który wykonywał przewóz, podczas którego miało miejsce zniszczenie, zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie. Przewoźnicy ci odpowiadają solidarnie w stosunku do pasażera, nadawcy lub odbiorcy.

Artykuł 37

Roszczenie zwrotne

Niniejsza konwencja w niczym nie przesądza kwestii czy osobie ponoszącej odpowiedzialność za szkodę zgodnie z postanowieniami tej konwencji przysługuje roszczenie zwrotne w stosunku do jakiejkolwiek innej osoby.

Rozdział IV
Przewóz mieszany

Artykuł 38
Przewóz mieszany

1. W przypadku przewozu mieszanego, wykonywanego częściowo drogą powietrzną, a częściowo jakimkolwiek innym środkiem przewozu, postanowienia niniejszej konwencji stosuje się, z zastrzeżeniem ustępu 4 artykułu 18, tylko do przewozu lotniczego, jeżeli przy tym odpowiada on warunkom określonym w artykule 1.

2. Nic w niniejszej konwencji nie zabrania stronom w przypadku przewozu mieszanego zamieścić w dokumencie przewozu lotniczego warunków odnoszących się do innych środków przewozu, pod warunkiem zachowania postanowień niniejszej konwencji w odniesieniu do przewozu lotniczego.

Rozdział V
Przewóz lotniczy wykonywany przez osobę inną niż przewoźnik umowny

Artykuł 39
Przewoźnik umowny i przewoźnik faktyczny

Postanowienia niniejszego rozdziału stosuje się w przypadku, gdy jedna osoba (nazywana dalej „przewoźnikiem umownym") zawiera umowę przewozu podlegającą niniejszej konwencji z pasażerem lub nadawcą albo osobą działającą w ich imieniu, a inna osoba (zwana dalej „przewoźnikiem faktycznym") wykonuje całość lub część przewozu na podstawie upoważnienia udzielonego przez przewoźnika umownego, jednak nie jest w odniesieniu do tej części przewozu przewoźnikiem kolejnym w rozumieniu niniejszej konwencji. Domniemywa się, z możliwością dowodu przeciwnego, istnienie wspomnianego upoważnienia.

Artykuł 40
Odpowiedzialność przewoźnika umownego i przewoźnika faktycznego

Jeżeli przewoźnik faktyczny wykonuje całość lub część przewozu, który zgodnie z umową o której mowa w artykule 39, podlega zasadom niniejszej konwencji, zarówno przewoźnik umowny, jak i przewoźnik faktyczny podlegają, o ile w rozdziale niniejszym nie postanowiono inaczej, postanowieniom niniejszej konwencji – pierwszy w odniesieniu do całego przewozu przewidzianego w umowie, drugi jedynie do przewozu, który wykonuje.

Artykuł 41
Wspólna odpowiedzialność

1. Działania i zaniechania przewoźnika faktycznego oraz osób za niego działających w wykonaniu swoich funkcji, traktuje się w odniesieniu do przewozu wykonywanego przez przewoźnika faktycznego tak, jakgdyby były również działaniami i zaniechaniami przewoźnika umownego.

2. Działania i zaniechania przewoźnika umownego oraz osób za niego działających w wykonaniu swoich funkcji, traktuje się w odniesieniu do przewozu wykonywanego przez przewoźnika faktycznego tak, jakgdyby były również działaniami i zaniechaniami przewoźnika faktycznego. Jednakże żadne takie działania lub zaniechania nie mogą obciążać przewoźnika faktycznego odpowiedzialnością przekraczającą kwoty przewidziane w artykułach 21, 22, 23 i 24. Żadne specjalne umowy, w myśl których przewoźnik umowny przyjmuje obowiązki nie nałożone przez niniejszą konwencję, ani zrzeczenie się przyznanych przez tę konwencję praw i możliwości obrony, ani też specjalne deklaracje interesu w dostawie przewidziane w artykule 22, nie będą mieć skutków wobec przewoźnika faktycznego o ile nie wyraził na nie zgody.

Artykuł 42
Adresowanie poleceń i zastrzeżeń

Wszelkie polecenia i zastrzeżenia, kierowane zgodnie z niniejszą konwencją do przewoźnika, są jednakowo skuteczne niezależnie od tego, czy są skierowane do przewoźnika umownego czy do przewoźnika faktycznego. Jednakże polecenia przewidziane w artykule 22 są skuteczne tylko jeżeli zostały skierowane do przewoźnika umownego.

Artykuł 43

Osoby działające za przewoźnika

W przypadku przewozu wykonywanego przez przewoźnika faktycznego, każda osoba za niego działająca, jeżeli udowodni, że działała w zakresie powierzonych jej funkcji, może powoływać się na warunki i ograniczenia odpowiedzialności mające zastosowanie zgodnie z niniejszą konwencją do przewoźnika, za którego działają, chyba że zostało udowodnione, że działała w sposób wyłączający możliwość powoływania się na ograniczenia odpowiedzialności w myśl tej konwencji.

Artykuł 44

Łączna kwota odszkodowań

W odniesieniu do przewozu wykonywanego przez przewoźnika faktycznego łączna kwota odszkodowania, której można dochodzić od przewoźnika umownego, przewoźnika faktycznego oraz od osób za nich działających w zakresie powierzonych im funkcji, nie może przekroczyć najwyższej kwoty, jaka możnaby uzyskać zgodnie z niniejszą konwencją bądź od przewoźnika umownego bądź od przewoźnika faktycznego, jednak żadna z osób wymienionych w niniejszym artykule nie ponosi odpowiedzialności w kwocie przewyższającej ograniczenia właściwe dla tej osoby.

Artykuł 45

Kierowanie powództwa

W odniesieniu do przewozu wykonywanego przez przewoźnika faktycznego powództwo w sprawie odszkodowania można skierować, według wyboru powoda, przeciwko temu przewoźnikowi lub przeciwko przewoźnikowi umownemu, albo przeciwko każdemu z tych przewoźników łącznie lub oddzielnie. Jeżeli powództwo skierowano przeciwko jednemu tylko z tych przewoźników, przewoźnik ten ma prawo przypozwać drugiego przewoźnika do sądu, do którego wniesiono sprawę, przy czym postępowanie i skutki przypozwania określa się według prawa tego sądu.

Artykuł 46

Dodatkowa właściwość sądu

Każde powództwo w sprawie odszkodowania przewidziane w artykule 45 należy wnieść, według wyboru powoda, na terytorium Państwa Strony bądź do jednego z sądów, do których zgodnie z artykułem 33 można pozwać przewoźnika umownego, bądź do sądu właściwego dla miejsca zamieszkania lub głównej siedziby przedsiębiorstwa przewoźnika faktycznego.

Artykuł 47

Nieważność postanowień umownych

Jakiekolwiek postanowienie umowne zmierzające do uwolnienia przewoźnika umownego lub przewoźnika faktycznego od odpowiedzialności przewidzianej w niniejszym rozdziale lub do ustalenia ograniczeń odpowiedzialności niższych od mających zastosowanie zgodnie z tym rozdziałem uważa się za nieistniejące i nie mające skutków prawnych, jednak nieważność takiego postanowienia nie powoduje nieważności całej umowy, która nadal podlega postanowieniom niniejszego rozdziału.

Artykuł 48

Wzajemne stosunki przewoźników umownego i faktycznego

Z zastrzeżeniem artykułu 45, żadne z postanowień niniejszego rozdziału nie narusza wzajemnych praw i obowiązków między samymi przewoźnikami, w tym również dotyczących roszczeń zwrotnych lub dotyczących pokrycia odszkodowania.

Rozdział VI
Inne postanowienia

Artykuł 49

Bezwzględne obowiązywanie

Nieważne są wszelkie klauzule umowy przewozu i wszelkie zawarte przed powstaniem szkody umowy szczególne, w których strony uchylałyby zastosowanie zasad ustalonych w niniejszej konwencji, bądź przez określenie prawa, które ma być zastosowane, bądź przez zmianę zasad właściwości sądów.

Artykuł 50
Ubezpieczenie

Państwa Strony zobowiążą swoich przewoźników do zawarcia umów ubezpieczeniowych pokrywających odpowiedzialność przewoźników przewidzianą w niniejszej konwencji. Państwo Strona, do którego przewoźnik wykonuje loty, może zobowiązać przewoźnika do przedstawienia dowodu na posiadanie odpowiedniej polisy ubezpieczeniowej pokrywającej odpowiedzialność przewidzianą w tej konwencji.

Artykuł 51
Przewóz wykonywany w nadzwyczajnych okolicznościach

Postanowień artykułów 3 do 5 i 8 dotyczących dokumentacji przewozu nie stosuje się w przypadku przewozu wykonywanego w nadzwyczajnych okolicznościach poza zakresem normalnej działalności przewoźnika lotniczego.

Artykuł 52
Określenie dni

Wyrażenie „dni" użyte w niniejszej konwencji odnosi się do dni kalendarzowych, nie zaś dni roboczych.

Rozdział VII
Postanowienia końcowe

Artykuł 53
Podpisanie, ratyfikacja i wejście w życie

1. Konwencja niniejsza jest otwarta w Montrealu w dniu 28 maja 1999 roku do podpisania przez Państwa uczestniczące w Międzynarodowej Konferencji Prawa Lotniczego, która odbyła się w Montrealu w dniach od 10 do 28 maja 1999 roku. Po dniu 28 maja 1999 roku konwencja będzie otwarta w głównej siedzibie Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w Montrealu do podpisania przez wszystkie państwa aż do jej wejścia w życie zgodnie z ustępem 6 niniejszego artykułu.

2. Podobnie konwencja niniejsza będzie otwarta do podpisania przez regionalne organizacje integracji ekonomicznej. Przy stosowaniu niniejszej konwencji za „regionalną organizację integracji ekonomicznej" uważa się każdą organizację ustanowioną przez suwerenne państwa określonego regionu, która posiada kompetencje w niektórych sprawach unormowanych przez tę konwencję i została w należyty sposób upoważniona do podpisania, ratyfikowania, przyjęcia, aprobowania tej konwencji lub do przystąpienia do niej. Z wyjątkiem postanowień ustępu 2 artykułu 1, punktu (b) ustępu 1 artykułu 3, punktu (b) artykułu 5, artykułów 23, 33 i 46, oraz punktu (b) artykułu 57, każde postanowienie dotyczące „Państwa Strony" lub „Państw Stron" niniejszej konwencji stosuje się także do regionalnej organizacji integracji ekonomicznej. Przy stosowaniu artykułu 24 postanowienia dotyczące „większości Państw Stron" i „jednej trzeciej Państw Stron" nie stosuje się do regionalnych organizacji integracji ekonomicznej.

3. Konwencja niniejsza podlega ratyfikacji przez Państwa i regionalne organizacje integracji ekonomicznej, które ją podpisały.

4. Każde Państwo lub regionalna organizacja integracji ekonomicznej, które nie podpisały niniejszej konwencji, mogą ją przyjąć, aprobować lub przystąpić do niej w każdym czasie.

5. Dokumenty dotyczące ratyfikacji, przyjęcia, aprobowania lub przystąpienia powinny być złożone w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, którą niniejszym wyznacza się na depozytariusza.

6. Konwencja niniejsza wejdzie w życie w sześćdziesiątym dniu po złożeniu depozytariuszowi trzydziestego dokumentu dotyczącego ratyfikacji, przyjęcia, aprobowania lub przystąpienia pomiędzy Państwami, które złożyły takie dokumenty. Przy stosowaniu niniejszego ustępu nie liczy się dokumentów złożonych przez regionalne organizacje integracji ekonomicznej.

7. W odniesieniu do innych Państw i innych regionalnych organizacji integracji ekonomicznej konwencja niniejsza będzie miała zastosowanie od sześćdziesiątego dnia po dniu złożenia dokumentu dotyczącego ratyfikacji, przyjęcia, aprobowania lub przystąpienia.

8. Depozytariusz notyfikuje niezwłocznie wszystkich sygnatariuszom i Państwom Stronom:

(a) każde podpisnie niniejszej konwencji i jego datę;

(b) każde złożenie dokumentu dotyczącego ratyfikacji, przyjęcia, aprobowania lub przystąpienia, oraz jego datę;

(c) datę wejścia niniejszej konwencji w życie;

(d) datę wejścia w życie każdej rewizji ograniczeń odpowiedzialności ustalonych zgodnie z niniejszą konwencją;

(e) każde wypowiedzenie na podstawie artykułu 54.

Artykuł 54

Wypowiedzenie

1. Każde Państwo Strona może wypowiedzieć niniejszą konwencję w drodze pisemnej notyfikacji depozytariuszowi.

2. Wypowiedzenie jest skuteczne po stu osiemdziesięciu dniach od dnia, w którym depozytariusz otrzymał notyfikację.

Artykuł 55

Stosunek do innych dokumentów konwencji warszawskiej

Konwencja niniejsza ma pierwszeństwo stosowania przed wszelkimi przepisami stosowanymi do międzynarodowego przewozu lotniczego:

1. między Państwami Stronami tej konwencji z tego tytułu, że są one równocześnie stronami:

(a) *konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego*, podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (zwanej dalej konwencją warszawską);

(b) *protokołu zmieniającego konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r.*, sporządzonego w Hadze dnia 28 września 1955 r. (zwanego dalej protokołem haskim);

(c) *konwencji uzupełniającej konwencję warszawską o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego przez osobę inną niż przewoźnik umowny*, podpisanej w Guadalajarze dnia 18 września 1961 r. (zwanej dalej konwencją guadalajarską);

(d) *protokołu zmieniającego konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r., zmienioną przez protokoł sporządzony w Hadze dnia 28 września 1955 r.*, podpisanego w Guatemali dnia 8 marca 1971 r. (zwanego dalej protokołem guatemalskim);

(e) dodatkowych protokołów nr 1 do 3 oraz protokołu montrealskiego nr 4 zmieniającego konwencję warszawską zmienioną protokołem haskim lub konwencję warszawską zmienioną protokołami haskim i guatemalskim, popisanych w Montrealu dnia 25 września 1975 r.; albo

2. na terytorium któregokolwiek Państwa Strony niniejszej konwencji z tego tytułu, że Państwo to jest stroną jednego lub więcej dokumentów, o których mowa wyżej w punktach (a) do (e).

Artykuł 56

Państwa o więcej niż jednym systemie prawa

1. Jeżeli Państwo ma więcej niż jedną jednostkę terytorialną z różnymi systemami prawa stosowanego w sprawach unormowanych w niniejszej konwencji, może ono w czasie podpisania, ratyfikowania, aprobowania lub ratyfikacji oświadczyć, że niniejszą konwencję stosuje się w odniesieniu do wszystkich jego jednostek terytorialnych albo tylko do jednej lub niektórych z tych jednostek, oraz może w każdym czasie zmienić to oświadczenie przez złożenie innego oświadczenia.

2. Każde takie oświadczenie powinno być notyfkowane depozytariuszowi i powinno wyraźnie określić jednostki terytorialne, do których się odnosi.

3. W odniesieniu do Państwa Strony, które złożyło takie oświadczenie:

(a) postanowienia artykułu 23 dotyczące „waluty krajowej" będą interpretowane jako odnoszące się do waluty właściwej jednostki terytorialnej tego Państwa, oraz

(b) postanowienia artykułu 28 dotyczące „prawa krajowego" będą interpretowane jako odnoszące się do prawa właściwej jednostki terytorialnej tego Państwa.

Artykuł 57

Zastrzeżenia

Nie dopuszcza się jakichkolwiek zastrzeżeń do niniejszej konwencji z tym wyjątkiem, że każde Państwo Strona może w każdym czasie oświadczyć w drodze notyfikacji skierowanej do depozytariusza, że niniejsza konwencja nie stosuje się do:

(a) międzynarodowych przewozów wykonywanych bezpośrednio przez to Państwo Stronę w celach niehandlowych w związku z wykonywaniem jego funkcji i obowiązków suwerennego Państwa,

(b) przewozu osób, bagażu i towarów wykonywanego dla jego władz wojskowych statkami powietrznymi zarejestrowanymi w tym Państwie Stronie lub przez nie najętymi, których pojemność została zarezerwowana w całości przez te władze lub w ich imieniu.

NA DOWÓD CZEGO niżej podpisani pełnomocnicy, należycie do tego upoważnieni, podpisali niniejszą konwencję.

SPORZĄDZONO w Montrealu dnia 28 maja tysiąc dziewięćset dziewięćdziesiątego dziewiątego roku w językach angielskim, arabskim, chińskim, francuskim, hiszpańskim i rosyjskim, przy czym wszystkie teksty są jednakowo autentyczne. Niniejsza konwencja zostanie zdeponowana w archiwach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, a jej uwierzytelnione odpisy będą przekazane przez depozytariusza wszystkim Państwom Stronom tej konwencji, jak również wszystkim Państwom Stronom konwencji warszawskiej, protokołu haskiego, konwencji guadalajarskiej, protokołu guatemalskiego i protokołów montrealskich.

AKT KOŃCOWY
Międzynarodowej Konferencji Prawa Lotniczego zwołanej pod auspicjami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w Montrealu w dniach od 10 do 28 maja 1999 roku

Pełnomocnicy na Konferencji Międzynarodowego Prawa Lotniczego zwołanej pod auspicjami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego zebrali się w Montrealu w dniach od 10 do 28 maja 1999 roku w celu rozpatrzenia projektu artykułów *Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego* przygotowanych przez Komitet Prawny Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i *Specjalną Grupę do spraw Modernizacji i Konsolidacji „Systemu Warszawskiego"* ustanowioną przez Radę Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Na Konferencji reprezentowanych było następujących 118 Państw:

Islamskie Państwo Afganistanu
Republika Południowej Afryki
Algierska Republika Ludowo-Demokratyczna
Królestwo Arabii Saudyjskiej
Republica Argentyńska
Australia
Republika Austrii
Republika Azerbejdżańska
Wspólnota Bahama
Państwo Bahrainu
Ludowa Republika Bangladeszu
Królestwo Belgii
Belize
Republika Beninu
Republika Białoruś
Republika Boliwii
Republika Botswany
Federacyjna Republika Brazylii
Burkina Faso
Republika Chile
Chińska Republika Ludowa
Republika Cypryjska

Republika Czeska
Królestwo Danii
Republika Dominikańska
Arabska Republika Egiptu
Federalna Demokratyczna Republika Etiopii
Republika Filipin
Republika Finlandii
Republika Francuska
Republika Gabońska
Republika Gambii
Republika Ghany
Republika Grecka
Republika Gwinei
Republika Haiti
Królestwo Hiszpanii
Republika Indii
Republika Indonezji
Irlandia
Republika Islandii
Państwo Izrael
Jamajka
Japonia
Republika Jemenu
Jordańskie Królestwo Haszymidzkie
Królestwo Kambodży
Republika Kamerunu
Kanada
Państwo Kataru
Republika Kenii
Republika Kolumbii
Republika Korei
Republika Kostaryki
Republika Kuby
Państwo Kuwejtu
Królestwo Lesotho
Republika Libańska
Republika Liberii
Republika Litewska
Wielkie Księstwo Luksemburgu
Republika Madagaskaru
Republika Malawi
Republika Malty
Królestwo Maroka
Republika Wysp Marshalla
Republika Mauritius
Meksykańskie Stany Zjednoczone
Księstwo Monaco
Mongolia
Republika Mozambiku
Republika Namibii
Królestwo Niderlandów
Republika Federalna Niemiec
Federalna Republika Nigerii
Republika Nigru
Królestwo Norwegii
Nowa Zelandia
Sułtanat Omanu
Islamska Republika Pakistanu
Republika Panamy
Republika Paragwaju
Republika Peru
Rzeczpospolita Polska
Republika Portugalska
Federacja Rosyjska
Rumunia
Republika Senegalu
Republika Singapuru
Republika Słowacka
Republika Słowenii
Demokratyczna Socjalistyczna Republika Sri Lanki
Stany Zjednoczone Ameryki
Stolica Apostolska
Republika Sudanu
Królestwo Swazi
Syryjska Republika Arabska
Konfederacja Szwajcarska
Królestwo Szwecji
Republika Środkowoafrykańska
Królestwo Tailandii
Republika Togijska
Republika Trynidadu i Tobago
Republika Tunezyjska
Republika Turcji
Republika Ugandy
Ukraina
Wschodnia Republika Urugwaju
Republika Uzbekistanu
Republika Wenezueli
Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej
Socjalistyczna Republika Wietnamu
Republika Włoska
Republika Wybrzeża Kości Słoniowej
Republika Zambii
Republika Zielonego Przylądka
Republika Zimbabwe
Zjednoczone Emiraty Arabskie

Następujących 11 organizacji międzynarodowych było reprezentowanych na Konferencji przez Obserwatorów:

Afrykańska Komisja Lotnictwa Cywilnego (AFCAC)
Arabska Komisja Lotnictwa Cywilnego (ACAC)
Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego (ECAC)
Latyno-Amerykańska Komisja Lotnictwa Cywilnego (LACAC)
Latyno-Amerykańskie Stowarzyszenie Prawa Lotniczego i Kosmicznego (ALADA)
Międzynarodowa Izba Handlowa (ICC)
Międzynarodowe Zrzeszenie Przedsiębiorstw Ubezpieczeń Lotniczych (IUAI)
Międzypaństwowy Komitet Lotniczy (IAC)
Stowarzyszenie Prawa Międzynarodowego (ILA)
Wspólnota Europejska (EC)
Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA)

Na Przewodniczącego wybrany został przez Konferencję jednogłośnie dr Kenneth Rattray (Jamajka), a na Wiceprzeowdniczących również jednogłośnie zostali wybrani:

Pierwszy Wiceprzewodniczący – Pan K.J.H. Kjellin (Szwecja)
Drugi Wiceprzewodniczący – Pan A.K. Mensah (Ghana)
Trzeci Wiceprzewodniczący – Pan R.H. Wang (Chiny)
Czwarty Wiceprzewodniczący – Pan H. Mahfoud (Syryjska Republika Arabska)

Sekretarzem Generalnym Konferencji był Pan Renato Cláudio Costa Pereira, Sekretarz Generalny Organizacji Międzynarodowego Lotnicta Cywilnego. Dr Ludwig Weber, Dyrektor Biura Prawnego Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego był Sekretarzem Wykonawczym Konferencji. Pomagali mu Pan Silvério Espinola, Główny Radca Prawny, który był Zastępcą Sekretarza, oraz Panowie John Augustin, Radca Prawny. i Arie Jacob, Ekspert Pomocniczy, którzy byli Pomocnikami Sekretarza Konferencji, jak również inni urzędnicy Organizacji.

Konferencja ustanowiła Komisję Plenarną oraz następujące Komitety:

Komitet Pełnomocnictw

Przewodniczący:	Pan S. Ahmad	(Pakistan)
Członkowie:	Pan Y. Mäkelä	(Finlandia)
	Pan A.F.O. Al-Momani	(Jordania)
	Pan E. Espinoza	(Panama)
	Pan J.K. Abonouan	(Wybrzeże Kości Słoniowej)

Komitet Redakcyjny

Przewodniczący:	Pan A. Jones	(Zjednoczone Królestwo)
Członkowie:	Pan S.A.F. Al-Ghamdi	(Arabia Saudyjska)
	Pan E. Martinez Gondra	(Argentyna)
	Pan M.A. Gamboa	(Argentyna)
	Pan H.L. Sánchez	(Argentyna)
	Pan M.J. Moatse	(Botswana)
	Pan K. Mosupukwa	(Botswana)
	Pan J. Escobar	(Brazylia)
	Pan G. Pereira	(Brazylia
	Pan S.H.D Cheung	(Chiny)
	Pan K.Y. Kwok	(Chiny)
	Pani F. Liu	(Chiny)

	Pani X. Zhang	(Chiny)
	Dr K. ElHussainy	(Egipt)
	Pan J. Courtial	(Francja)
	Pan A. Veillard	(Francja)
	Pan D. Videau	(Francja)
	Pan L. Adrover	(Hiszpania)
	Pani M.-L. Huidobro	(Hiszpania)
	Pan R.K. Maheswari	(Indie)
	Pan A. Aoki	(Japonia)
	Pani J. Iwama	(Japonia)
	Pan Y. Koga	(Japonia)
	Pan T. Shimura	(Japonia)
	Pan G.H. Lauzon	(Kanada)
	Pani E.A. MacNab	(Kanada)
	Pani D.A. Achapa	(Kenia)
	Pan J.J. Titoo	(Kenia)
	Pan A. Arango	(Kuba)
	Pan S. Eid	(Liban)
	Pan V. Poonoosamy	(Mauritius)
	Pan E.A. Frietsch	(Niemcy)
	Pan S. Göre	(Niemcy)
	Pan D. von Elm	(Niemcy)
	Pani M. Reyes de Vásquez	(Panama)
	Pan A. Bawykin	(Federacja Rosyjska)
	Pan N. Ostroumow	(Federacja Rosyjska)
	Pan D. Horn	(Stany Zjednoczone)
	Pan P.B. Scwarzkopf	(Stany Zjednoczone)
	Pan D.S. Newman	(Stany Zjednoczone)
	Pan K.J.H. Kjellin	(Szwecja)
	Pan J.K. Abonouan	(Wybrzeże Kości Słoniowej)
	Pan B. Gnakare	(Wybrzeże Kości Słoniowej)
	Pan P. Smith	(Zjednoczone Królestwo)

Grupa „Przyjaciół Przewodniczącego"

Przewodniczący:	Dr Keneth Rattray	(Jamajka)
Członkowie:	Pan S.H. Ghamdi	(Arabia Saudyjska)
	Pani C. Boughton	(Australia)
	Pan J. Aleck	(Australia)
	Pan L.S. Lisboa	(Chile)
	Pani A. Váldes	(Chile)
	Pan R.H. Wang	(Chiny)
	Pani S.H.D. Cheung	(Chiny)
	Pani F. Liu	(Chiny)
	Pani X. Zhang	(Chiny)
	Dr K. El Hussainy	(Egipt)
	Pan J. Berničre	(Francja)
	Pan M.-Y. Peissik	(Francja)
	Pan J. Courtail	(Francja)
	Pan D. Videau	(Francja)
	Pan A.K. Mensah	(Ghana)
	Pan P.V. Jayakrishnan	(Indie)
	Pan V.S. Madan	(Indie)

Pan H.S. Khola	(Indie)
Pan A. Aoki	(Japonia)
Pan Y. Kawarabayashi	(Japonia)
Pan T. Shimura	(Japonia)
Pan P. Yang	(Kamerun)
Pan T. Tekou	(Kamerun)
Pan G.H. Lauzon	(Kanada)
Pani E.A. MacNab	(Kanada)
Pan S. Eid	(Liban)
Pan V. Poonoosamy	(Mauritius)
Pan R.V. Rukoro	(Namibia)
Pani H.L. Talbot	(Nowa Zelandia)
Pan A.G. Mercer	(Nowa Zelandia)
Pan S.N. Ahmad	(Pakistan)
Pan N. Sharwani	(Pakistan)
Pan A. Bawykin	(Federacja Rosyjska)
Pan W. Bordunow	(Federacja Rosyjska)
Pan N. Ostroumow	(Federacja Rosyjska)
Pan S. Tiwari	(Singapur)
Pani S.H. Tan	(Singapur)
Pan J. Kok	(Singapur)
Pan A. Cicerov	(Słowenia)
Pan S.D. Liyanage	(Sri Lanka)
Pan D.S. Newman	(Stany Zjednoczone)
Pan D. Horn	(Stany Zjednoczone)
Pan P.B. Schwarzkopf	(Stany Zjednoczone)
Pan B.L. Labarge	(Stany Zjednoczone)
Pan H. Mahfoud	(Syria)
Pan M. Ryff	(Szwajcaria)
Pan K.J.H. Kjellin	(Szwecja)
Pan N.A. Gradin	(Szwecja)
Pan L.-G. Malberg	(Szwecja)
Pan N. Chataoui	(Tunezja)
Pan S. Kilani	(Tunezja)
Pan C.B. Borucki	(Urugwaj)
Pan E.D. Gaggero	(Urugwaj)
Pan L.G. Giorello-Sancho	(Urugwaj)
Pan A. Sanes de Leon	(Urugwaj)
Pan V.T. Dinh	(Wietnam)
Pan X.T. Lai	(Wietnam)
Pan A. Jones	(Zjednoczone Królestwo)
Pan P. Smith	(Zjednoczone Królestwo)

W wyniku swych obrad Konferencja przyjęła tekst *Konwencji o ujenostajnieniu niektórych praw*ideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego.

Wymieniona Konwencja została w dniu dzisiejszym wyłożona do podpisu w Montrealu.

Ponadto Konferencja przyjęła jednomyślnie następujące Uchwały:

UCHWAŁA NR 1

MAJĄC NA UWADZE znaczenie konsolidacji i modernizacji niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego dla przywrócenia niezbędnego stopnia jednolitości i jasności tych prawideł;

UZNAJĄC, że niezbędną konsolidację i modernizację tych prawideł można uzyskać we właściwy sposób jedynie w drodze kolektywnego działania zgodnie z zasadami i regułami prawa międzynarodowego;

STWIERDZAJĄC, że osiągnięcia i korzyści wynikające z Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego powinny być dla dobra wszystkich zainteresowanych stron możliwie najpilniej zrealizowane;

KONFERENCJA:

1. WZYWA Państwa do ratyfikowania *Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego* przyjętej dnia 28 maja 1999 roku w Montrealu tak pilnie, jak to jest możliwe, oraz do złożenia dokumentu ratyfikacyjnego w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) zgodnie z artykułem 53 wymienionej Konwencji;

2. ZOBOWIĄZUJE Generalnego Sekretarza ICAO do niezwłocznego podania niniejszej Uchwały do wiadomości Państw dla realizacji wymienionego wyżej celu.

UCHWAŁA NR 2

MAJĄC ŚWIADOMOŚĆ tragicznych następstw wypadków lotniczych;

MAJĄC NA UWADZE trudną sytuację, w jakiej znajdują się rodziny ofiar oraz osoby, które przeżyły po wypadku;

UWZGLĘDNIAJĄC pilne potrzeby ekonomiczne wielu takich rodzin i osób;

KONFERENCJA:

1. WZYWA przewoźników do dokonywania bez zwłoki wypłat zaliczkowych uzasadnionych pilnymi potrzebami ekonomicznymi rodzin ofiar lub osób, które przeżyły po wypadkach;

2. ZALECA Państwom Stronom *Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego,* przyjętej dnia 28 maja 1999 roku w Montrealu, zastosowanie odpowiednich środków zgodnie z prawem krajowym w celu skłonienia przewoźników do podjęcia takiego postępowania.

UCHWAŁA NR 3

UZNAJĄC pierwszorzędne znaczenie bezpieczeństwa dla prawidłowego rozwoju międzynarodowego lotnictwa cywilnego;

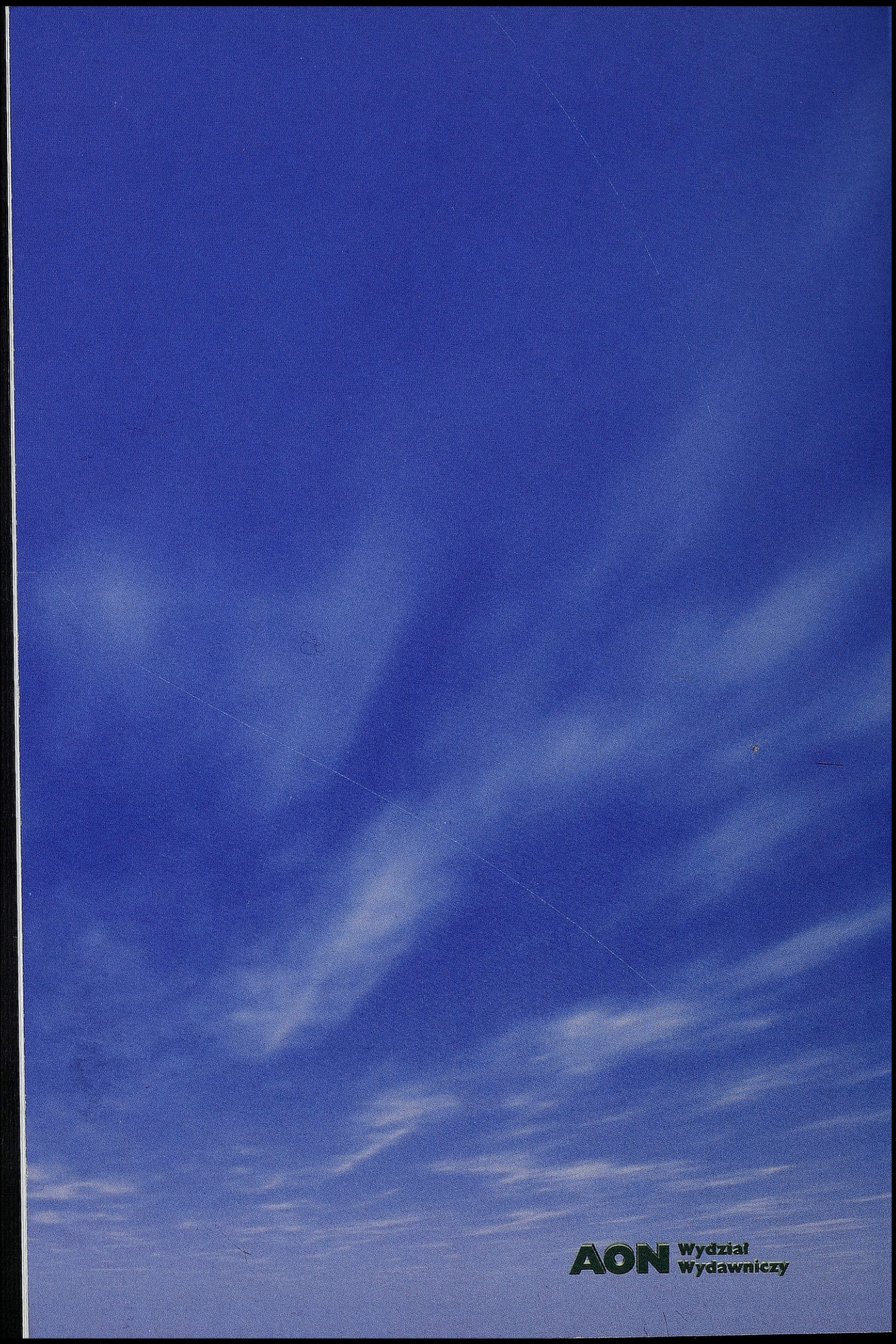
UZNAJĄC znaczenie ochrony pasażerów, załóg, pracowników lotnictwa cywilnego i ogółu publiczności;

BIORĄC POD UWAGĘ, że przewóz materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną jest na płaszczyźnie międzynarodowej unormowany w Załączniku 18 *Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym*;

BIORĄC POD UWAGĘ, że postanowienia wymienionego Załącznika wymagają ażeby nadawca, który oddaje jakikolwiek pakunek z materiałem niebezpiecznym do przewozu drogą powietrzną, zapewnił, że towar nie podlega zakazowi przewozu drogą powietrzną, jest odpowiednio sklasyfikowany, opakowany, nazwany, oznakowany, z dołączeniem należycie wypełnionego dokumentu na przewóz materiałów niebezpiecznych, zgodnie z wymienionym Załącznikiem;

KONFERENCJA POSTANAWIA:

ŻE każde Państwo podejmie wszelkie odpowiednie środki ażeby zapewnić stałe ścisłe przestrzeganie przez przewoźników, nadawców i spedytorów norm Załącznika 18 *Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym*, oraz


AON
Wydział
Wydawniczy

ŻE przewoźnicy, nadawcy i spedytorzy powinni stosować się do wszelkich obowiązujących środków bezpieczeństwa, łącznie z podejmowanymi w zastosowaniu Załącznika 18 *Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.*

NA DOWÓD CZEGO Delegaci podpisali niniejszy Akt Końcowy.

SPORZĄDZONO w Montrealu w dniu dwudziestego ósmego maja tysiąc dziewięćset dziewięćdziesiątego dziewiątego roku w sześciu autentycznych tekstach w językach angielskim, arabskim, chińskim, francuskim, hiszpańskim i rosyjskim w jednym egzemplarzu, który zostanie złożony w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i którego potwierdzony odpis będzie przekazany przez wymienioną Organizację każdemu z Rządów reprezentowanych na Konferencji.

BIBLIOTEKA GŁÓWNA - ARCHIWUM
Akademia Pomorska
51740