



XIV-1936-Flap

WPS-8.996

Księgozbiór Zakładów Cywilistycznych U. J.
w Krakowie

L. inw.

125

Dział

18

Nr. działowy

68

17
D
C



17-3-596

DR TADEUSZ HALEWSKI

Biblioteka Cywilistyczna U. J.

Dz. VII L. 181 Nr inw. 14481

PRAWO LOTNICZE W ZARYSIE

Nr. działowy
Dział
L. inw.
W 125
W Krakowie
Księgozbiór z dziedziny prawniczych U. J.



Zakład Prawa Cywilnego
I Prawa Międzynarodowego Prywatnego
Uniwersytetu Jagiellońskiego
w Krakowie
13626
491
T.

Wydz. Bibl. Prawnicza



1806180034

LWÓW

Z DRUKARNI ZAKŁADU NARODOWEGO IMIENIA OSSOLIŃSKICH

1936

WYDZIAŁOWA BIBLIOTEKA UNIwersytetu Jagiellońskiego	WYDZIAŁOWA BIBLIOTEKA JAGIELLOŃSKIEGO
03/01/12 773	03/01/12 773
XIV - 1936 -	XIV - 1936 -

XIV - 1936 - 4AP



OD AUTORA

Szybki rozwój lotnictwa w świecie zamienił się w wyścig narodów w tej dziedzinie. Skupiające się wokół lotnictwa zagadnienia tworzą potężny dział polityki doby nowoczesnej. U nas z każdym dniem rośnie zainteresowanie szerokich sfer społeczeństwa temi kwestjami i zaczynamy obserwować rozrost zagadnienia lotniczego. Brak nam jednak w tej dziedzinie prac, wyczerpujących jej stronę prawną i polityczną.

Przeglądając obce dzieła naukowe na temat lotnictwa, przyszedłem do przekonania, że konieczne jest powstanie i u nas książki, któraby bodaj w zarysie, bodaj w sposób najbardziej elementarny informowała szersze rzesze czytelników, interesujących się zagadnieniami lotniczymi, specjalnie zaś prawno-lotniczymi.

Oto powód powstania tej książki. Jej liczne braki, z których dobrze sobie zdaję sprawę, niech usprawiedliwia myśl starej maksymy: „in magnis voluisse sat“.

*

*

*

Oddając tę pracę w ręce czytelnika, pragnę wyjaśnić jej cel i zadanie. Wielu adeptów lotniczych oraz młodych prawników, wkraczających w zawile, zdawałoby się, labirynty prawa i przepisów lotniczych, błędzić musi w różnych obcych — a po części niedostępnych — roz-

prawach, by zdobyć jakieś wiadomości. Moją książką pragnę więc dać pewien ogólny całokształt w dziale prawnym i politycznym tego zagadnienia i wprowadzić każdego, kogo ono interesuje, w system układających się stosunków prawno-politycznych dzisiejszego lotnictwa.

Całość podzieliłem na dwie części. Pierwsza, niniejsza, opatrzona tytułem: „Międzynarodowe prawo lotnicze“, wyczerpuje ogólnie zagadnienia prawne lotnictwa; druga, „Polskie prawo lotnicze“ (w przygotowaniu), poda ogólną charakterystykę naszej polityki lotniczej oraz wskaże i zestawie to wszystko, czego dokonaliśmy w dziedzinie ujęcia prawnego sprawy lotnictwa.

CZĘŚĆ I.

MIEDZYNARODOWE
PRAWO LOTNICZE

TOM I.

SPIS RZECZY:

	Str.
Od Autora	3
Bibljoğrafja	7
Wstęp	11
Historyczne kształtowanie się pojęć prawa lotniczego . .	12
a) Najstarsze pojęcia prawne	12
b) Czasy nowożytne a przestrzeń powietrzna . . .	16
Próby skodyfikowania prawa powietrznego i studja naukowe przed wojną światową	35

BIBLIOGRAFJA DO TOMU I.

- Journal du droit International privé (roczniki 1891, 1901 i od 1907—1914).
- Revue Juridique Internationale de la Locomotion Aerienne (Paris, Edition Aerienne — Roczники 1910—14, i 1922—29, potem przestało wychodzić).
- Revue general de droit international public (roczniki 1900—1914).
- Droit Aerien (Paris, Les Editions Internationales, roczniki 1929—31, nie wychodzi).
- Revue General du Droit Aerien (jako dalszy ciąg Droit Aerien).
- Revue Aeronautique Internationale (Editeur: Albert Roper, roczniki 1931—36).
- The Journal of Air Law (Chicago).
- Il diritto Aeronautico (Roma).
- Zeitschrift für das gesamte Luftrecht (Roczники 1927—28, nie wychodzi).
- Archiv für Luftrecht (Ost-Europa Verlag, dalszy ciąg Z. f. d. g. L.).
- Der Luftweg (Organ des deutschen Luftrates, des Aeroklubs von Deutschland, do 1930 r.).
- American Journal of International Law (1902—17).
- Rivista delle comunicazioni (1904—15).

-
- Babiński Leon: „Drogi i kierunki współczesnego prawa lotniczego“ (Poznań, 1930).
- Baden, Powel: „La loi de l'air“ (w „Revue Aerienne“ 1909).
- Bodenheim: „Das Privatrecht der Luftschiffahrt“ (1910).
- Bonnefoy: „La Code de l'air“ (Paris—Rivière, 1910).
- Brugi, Biagio: „La consideetta proprieta dello spazio aereo“ (w „Atti Accademia di Padova“, 1912).

Catellani E.: „Il diritto aereo“ (Torino, 1911).

Couännier A. H.: *Eléments createurs du Droit Aerien* (Paris, Per Orbem, 1929).

D'Amelio M.: „Sul regolamento giuridico della navigazione aerea“ (w *Rivista Diritto pubblico*“, 1909).

De Vales: „L'espace aerien et sa demanialité“ (w „*Rev. Jur. Int. d. l. loc. aer.*“, 1910).

Fauchille M.: „Le domaine aerien et le regime des aerostats“ (w „*Rev. gen. de droit intern. public*“, 1901).

Fauchille M.: „La circulation aeriennne et les droits des Etats en temps de paix“ (w „*R. g. d. int. publ.*“, 1910).

Ferber: „La liberté de l'atmosphère“ (w „*Aerophile*“ 1909).

Giannini C. T.: „Il primo congresso giuridico internazionale di Verona“ (w „*Rev. Comunicazioni*“, 1910).

Grünwald: „Das Luftschiff in völkerrechtlicher und strafrechtlicher Beziehung“ (1911).

Hazeltine: „The Law of the Air“.

Hollatz H. prof. uniw. w Neuchatel: „Prawo lotnicze“ (w tłumaczeniu wydane przez „*Wiedza i Postęp*“. Kraków, 1912).

Kaftal Andrzej: „Prawo w przestworzach“ (Lot Polski, kwiecień—listopad, 1928).

Dr. Kohl Alfred: „Żegluga powietrzna ze stanowiska prawa“ (Lwów, 1912, referat na V-ty Zjazd prawników i ekonomistów polskich).

Marino: „L'espace aerien et droit des gens“ (w „*Rev. droit int.*“ 1904).

Martini: „La proprietà dello spazio aereo“ (w „*Rev. d. com.*“ 1911).

Meili: „Das Luftschiff in internem Recht und Völkerrecht“ (1901).

Meyers: „Sovereignty of the Air“.

Peyrey: „La jurisdiction de l'atmosphère“ (w „*Auto*“ 1908 i 1909).

Ricchini: „Della natura giuridica dello spazio aereo secondo il diritto privato“. (Torino, 1911).

Dr. Roszkowski Gustaw: „Prawo co do żeglugi napowietrznej“ (Lwów, 1912, referat na V-ty Zjazd prawników i ekonomistów polskich).

Rundstein: „Wojna powietrzna wobec prawa“ (Warszawa, 1915. *Temis polska*).

- Schröder: „Der Luftflug, Geschichte und Recht“ (Berlin, 1911).
- Wilhelm: „De la situation juridique des aeronauts en droit international“ (w „Journal dr. int. privé“ 1901).
- Winiarski: „Lotnictwo i prawo“ (Warszawa, 1911. Gazeta sądowa warszawska).
- Wurth: „Aeronautique et administration douanière“ (w „Rev. Jur. d. l. loc. aer.“, 1912).
- Zollmann: „Law of the Air“.

WSTĘP

W swym rozwoju kulturalnym człowiek - zdobywca przechodził różne etapy ujarzmiania i podporządkowywania swej woli sił natury, wprzęgając je w służbę swych potrzeb i chcień, wreszcie uznał siebie istotą wolną, jednak najwyższą i podporządkował jej to, co stworzyła natura. Tak było z siłami natury, przedewszystkiem z wodą i powietrzem. Podbił, upokorzył te dwa żywioły geniusz człowieka: na słone ścieżki mórz ruszyły władcze galery, siekąc nieposłuszne fale wiosłami i porzuc oporne ich ciała siłą żagla, a później mocą stalowej śruby niezmorzoną: a w powietrzne przestworza, w eter, ku słońcu, poniosły Ikara skrzydła jego ducha, wiecznego rewolucjonisty.

Trzeba było potem stworzyć pewne normy, określające stosunek pana przestworzy i oceanów do nich jako do części natury. Człowiek dokonał także i tego, nakreślił te normy.

Prawo powietrzne, dziś lotnictwem zwane, przeszło długie i zmienne etapy rozwojowe. Prawa i zwyczaje narodów mogą nam o tem niejedno opowiedzieć, wykazując, że człowiek tak jako jednostka, jak i w zbiorowych swych wystąpieniach w formie państwa uznawał się zawsze za właściciela powietrza. By określić ten stosunek prawny, należałoby zaznajomić się z pewnemi po-

jęciami prawnymi i na nich oprzeć nasze studjum stosunku człowieka do powietrza. Zatem pojęcie prawa własności jest tym ośrodkiem zasad prawnych, około których obracać się będziemy w historii prawa lotniczego, boć i dzisiejsze prawo lotnicze ma swój kręgosłup oparty na własności.

HISTORYCZNE KSZTAŁTOWANIE SIĘ POJĘĆ PRAWA LOTNICZEGO

a) NAJSTARSZE POJĘCIA PRAWNE

Zajmując się historycznymi zabytkami prawa, odnajdujemy w nich wszystkich ślady ujęcia problemu powietrza z punktu widzenia jego istoty prawnej. Mówią nam o tem dochowane pomniki prawa Egiptu, Mezopotamji, dalszego Wschodu, Chin, Indyj.

Klasyczny kraj prawa, Rzym, dostarcza najdoskonalszych w tej sprawie ujęć. Przyjrzyjmy się, jak Rzymianin ujmował zagadnienie powietrza. Według rzymskich pojęć prawnych powietrze wchodziło w obręb. t. zw. *res omnium communes*, które jako wspólne dla wszystkich nie mogły z przyczyn naturalnych stać się przedmiotem własności. Należały tutaj: powietrze, otaczające nas, woda bieżąca (*aqua profluens*), morze i brzegi morskie. Na to znajdujemy potwierdzenie w *Corpus Iuris Civilis*: Inst. II. 1, 1 (Paulus) „...*naturali iure communia sunt omnium haec: aër et aqua profluens et mare*“ (na mocy prawa naturalnego są wspólne dla wszystkich: powietrze, woda płynąca i morze). Digesta. I, 8, 2, 1 (Marcianus): *Et quidem naturali iure omnium communia sunt illa, aër, aqua profluens, et mare et per hoc litora maris*“.

Dig. XLIII. 8, 3, 1 (Celsus): „*Maris communem usum omnibus hominibus, ut aëris, iactasque in id pilas eius esse qui iecerit*“: (używanie morza jest wspólne dla wszystkich ludzi jak i powietrze...). Dig. XLIII. 10, 13, 7 (Ulpianus): „.....*mare commune omnium est et litora, sicuti aër*“ (.....morze i brzeg morski są wspólne dla wszystkich, również i powietrze). Rzeczą więc „*omnium communis*“ była „*aqua profluens*“ i aër“, powietrze, to jednak z wyłączeniem słupa powietrznego nad pewnymi gruntami. Widzimy u Paulusa, że słup powietrza nad drogami publicznymi jest wolny, to znaczy publiczny; Venuleius zaś powiada, że nad grobami jest święty. (Dig. 8, 2, 5. Paulus lib. vig. pr. ad edict). „*Si intercedat solum publicum nel via publica neque itineris actusve, neque altius tollendi servitutes impedit; sed immittendi, protegendi, proibendi item fluminum et stillicidorum servitute impedit, quia coelum quod supra id solum intercedit liberum esse debet*“.

(Dig. 43, 24 pr. 22 paragr. 4. Venuleius liber dec. de interdict.) „*Si quis proiectum aut stillicidium in sepulchrum immiserit etiamsi ipsum non tangeret recte cum eo agi; quod in sepulchro vi aut clam factum sit, quia sepulchri sit non solum is locus qui recipiat humationem, sed omne etiam supra id coelum*“.

Nadto Pomponius mówi, że w przypadku sądzienia szkody, powstałej z powodu powstania jakiegoś nowego dzieła, „*tam soli quam coeli mensura facienda est*“ (Dig. 43, 24, 5, 21, lib. vig. nono Ord. Sab.), należy uważać ziemię oraz otaczające ją powietrze za prywatne, lub z pewnem ograniczeniem w wysokości (*mensura facienda est*). Prawo rzymskie uznawało więc też, że do

właściciela należy nietylko sama powierzchnia gruntu, ale i przestrzeń powietrza nad nią, tudzież wszystko to, co nad tym gruntem było z ową przestrzenią powietrza związane w sposób naturalny. Rzymianin rozumiał, że grunty nie są od siebie tak oddzielone, by nawzajem od siebie nie zależały. Rodziły się potrzeby życiowe i zależnie od nich wyrabiały się pewne normy prawne. To prawo rzymskie, wychodząc z pojęcia prawnego w rozumieniu prawa rzeczowego, jakim jest własność (*dominium* lub *proprietas*) czyli od tego najrozleglejszego prawa rzeczowego, dającego właścicielowi prawo swobodnego rozporządzenia rzeczą — wprowadzało szereg ograniczeń tego prawa. Jeśli idzie o interesującą nas dziedzinę, łączącą się z powietrzem, to widzimy już w prawie XII tablic pewne ograniczenia praw właściciela do słupa powietrznego nad jego gruntem. Istniały tam różne przepisy budowlane, których przestrzegać musiał właściciel gruntu przy stawianiu budynków. Prawo rzymskie przewiduje ochronę właściciela przy pomocy skargi *interdictum de arboribus caedendis*: właściciel drzewa, którego gałęzie opadły poniżej 15 stóp na grunt sąsiedni, musiał je obciąć. Jest to wzmocnienie zasad prawa do słupa powietrza: prawo nakazuje obcinanie gałęzi obcego drzewa, zwieszających się nad gruntem prawnego właściciela. Ale w tem tkwi równocześnie i druga strona zagadnienia, która pozostaje do rozpatrzenia, mianowicie od której to wysokości, poziom gruntu biorąc za podstawę, zaczyna się prawo posiadacza gruntu do słupa powietrza, nad gruntem się unoszącego. Z *actio de arboribus caedendis*, przysługującej właścicielowi gruntu, wynika prawo domagania się od sąsiada ści-

nania gałęzi, rozpościerających się nad tym gruntem wtedy, gdy gałęzie opuszczają się poniżej 15 stóp. Właśnie takie ujęcie pozwala wierzyć w istnienie pewnej realnej granicy własności i prawa właściciela do słupa powietrza nad jego gruntem (stąd *mensura facienda est*). W tem miejscu musimy podkreślić genialny sposób ujmowania pojęcia prawa własności oraz zakresu jego działania: stworzono w ten sposób w Rzymie kryterjum utilitas. Rzymanin wyczuł może podświadomie rozgraniczenie własności przestrzeni powietrznej do tej wysokości, która jest dla niego użyteczna. Był on oględny w ujmowaniu swych pojęć prawnych, uznawał prawo własności jako sumę praw przysługujących właścicielowi, niemniej jednak przypisywane Rzymianom zasady pojęć własności „usque ad sidera” nie były ich tworem. Sformułowali je dopiero w ten sposób glossatorowie, a raczej postglossatorowie, przypisując właścicielowi gruntu lub nieruchomości przynależność własności całego słupa powietrza otaczającego „usque ad sidera” i własności pod ziemią „usque ad inferos”. Stwierdzić trzeba, że w rzymskich pomnikach prawa napróżno szukalibyśmy odpowiedniej formuły. Rzymianin nie uznawał prawa niepewnego i nieokreślonego, bez ścisłej dokładności ujęcia jego przejawów, to też nie uznał własności przestworzy do nieba, „ad sidera” i wszystkiego pod ziemią aż „ad inferos”. A więc pojęcie „dominus soli, dominus coeli usque ad sidera et dominus inferorum”, jak i wiele innych zostało stworzone przez glossatorów i jeszcze później.

b) CZASY NOWOŻYTNE — A PRZESTRZEŃ POWIETRZNA

Wieki nowożytne wnoszą we wszystkich swoich kierunkach, szkołach, teoriach i doktrynach prawnych i politycznych wiele materiału, mającego znaczenie dla naszego zagadnienia. Nawet w chwilach najpotężniejszego absolutyzmu i tem samem w okresie doktryn prawa natury spotykamy problemy, wiążące się istotą ujęcia powietrza, a raczej mające wpływ na jego ujęcie prawne.

Hugo Grocjusz (Grotius), uczony holenderski, najwybitniejszy przedstawiciel doktryny prawa natury, który w swem największem dziele „*De iure belli et pacis*“ (wydanem w 1625 r.) rozwinął najobszerniej teorię prawa natury, stał się twórcą pojęcia wolności morza w dziele p. t. „*Mare Liberum*“, wydanem w 1608 r. Odpowiada mu John Selden w „*Inner Temple*“, wprowadzając w myśl zasad nieograniczonego absolutyzmu ideę „*Mare clausum*“. Ci dwaj przedstawiciele XVII w. staczają ze sobą na temat wolności morza polemikę, która będzie dla nas o tyle ważna, że dyskusje przed wojną w 1914 r. nawiązują do nich. Po doktrynach prawa natury przyjdą następne, — przedewszystkiem zaś doktryna liberalizmu, — lecz będą one dotyczyły tylko problemu wolności, pozostawiając natomiast najnowszym czasom rozstrzygnięcie, jak ująć nowocześnie pod względem prawnym powietrze. Nie stanie się to jednak szybko.

Własność stała się fundamentem prawa jednostki i przez wieki doznawała jużto ograniczeń, jużto przywilejów na korzyść państwa lub jednostki. Wokoło tego prawa kształtowały się normy życia nowoczesnego, przechodząc kolejno etapy odpowiednie danym epokom. Jak

potężne jest poczucie wyrobionego przez wieki prawa własności, świadczy przykład z końca XVIII wieku. Nie rozumiano wówczas nowoczesnych idei prawa, i nie przeczuwał ich np. propagator lotów na balonie Blanchard, który w 1784 r. podczas lotu balonem opadł w Holandji na pole pszenicy. Nadbiegły tłum stratował resztę plonu wieśniaka. Ten, przybiegłszy, chce zabrać balon, następnie pali go, a od nieszczęsnego lotnika żąda zapłaty 10 dukatów tytułem odszkodowania. Wobec odmowy bije Blanchard'a boleśnie kijem i przepędza go. Blanchard zaskarżył następnie wieśniaka do sądu, jednak proces przegrał, sąd bowiem wyszedł z założenia, że cokolwiek spada z nieba, jest uważane za własność tego, na którym gruncie opada. Nadto nieszczęsny Blanchard musiał zapłacić wieśniakowi 10 dukatów odszkodowania za szkody przymusowego lądowania balonu.

Takie są pierwsze zmagania się prawne nowego wytworu kultury ze starymi sztywnymi pojęciami prawa własności. W tym samym roku 1784, dn. 23 kwietnia, t. j. w pół roku po pierwszym locie Pilatre de Rosier i markiza d'Arlandes, który się odbył 23 listopada 1783 r., le lieutenant general de police de la ville Paryża, Lenoir, interesując się wzlotami balonów, zwanych wówczas montgolfierkami, powszechnie wzbudzającymi ciekawość publiczności, wydał pierwsze przepisy, regulujące takie wzloty. Mogły się one odbywać tylko za uprzednim zezwoleniem władzy administracyjnej. Hr. Angles, prefekt policji, zakazuje używania balonów napełnionych ciepłym powietrzem, nakazuje wprowadzenie specjalnych spadochronów oraz zabrania doświadczeń z balonami przed zbiorami zbóż z pól. Są to pierwsze akty admini-

stracyjne oraz rozporządzenia dla tego nowego czynnika, jakim stał się balon. Stwierdzić należy, że wydając takie rozporządzenia, robiło się pewien wyłom w istniejących zasadach prawnych. Nie była to trwała zasada prawna, bo późniejszy § 552 kodeksu Napoleona oddaje jeszcze właścicielowi gruntu bezsprzeczne prawo nad przestrzenią powietrzną, znajdującą się nad jego terenem. Te pojęcia prawne dotrwały doniedawna, boć prowadzenie przewodników elektrycznych nad gruntami spotykało podobne roszczenia z tytułu własności. Latanie nad różnymi terenami było w pojęciu nawet nowoczesnych ustaw cywilnych naruszeniem cudzej własności. Prawnicy, opierając się na ścisłych zasadach prawa cywilnego, wypowiadali się za jurydycznym przyznaniem własności słupów powietrznych właścicielom gruntów, leżących pod nimi.

Minęło wiele lat, zanim zaczęto zdawać sobie sprawę z zagadnień prawnych nowego czynnika postępu ludzkości. Prawnicy ówczesni nie mogli dać sobie rady z problemami, powstałymi z chwilą pierwszego lotu. W połowie ubiegłego stulecia pojawiają się na ten temat dyskusje na łamach prasy europejskiej. Wzloty balonów, przełoty na balonach wolnych, prace i doświadczenia z balonami sterowymi były stale tematem dyskusyj, z którymi łączyły się różne zagadnienia natury państwowej lub społecznej. Obfitowały w taki materiał najbardziej pisma francuskie, a szczególnie paryski „Journal des savantes”. W latach wojny francusko-niemieckiej (1870—1871 r.), kiedy zastosowano kilkakrotnie balony wolne w akcji wojennej, obywatelstwo ich stało się faktem dokonanym. Pomijam szereg prób i projektów z czasów wojen

napoleońskich, bo te nie wprowadziły żadnych poważniejszych zmian ani nie pozostawiły śladów w ukształtowaniu się pojęć prawnych. Militarne względy nakazywały jednak stopniowo ten nowy środek walki rozwijać i nadawać mu cechy nowoczesności, a równocześnie oblec go w szaty postępu z punktu widzenia prawnego. Jak długo balon znajdował się w sferze prób i doświadczeń, tak długo nie było konieczności ujęcia strony prawnej lotu. Wyłoniła się ona sama ze siebie, — życie ją narzuciło. W Paryżu w 1889 r. podczas wystawy wszechświatowej obradował Międzynarodowy Kongres Aeronautyczny i na nim po raz pierwszy rozpatrywano kilka zagadnień natury prawnej. Skrystalizowano wtedy takie mniej więcej zapytania:

1. Czy nie powinny państwa zobowiązać się do ustanowienia dyplomu cywilnego aeronauty?

2. Czy istnieje jakaś przyczyna żądań różnych państw stworzenia specjalnych przepisów dla ustalenia odpowiedzialności aeronauty w stosunku do pasażera, publiczności, właścicieli nieruchomości z powodu lądowań, i czy powinno się osiągnąć pod tym względem porządkowe przepisy prawne?

3. Czy należy żądać wszędzie zastosowania prawa morskiego w stosunku do niesienia pomocy balonom?

4. Czy zaszła konieczność ustanowienia nowych przepisów co do ogłaszania zaginięcia lub śmierci zaginionego aeronauty?

5. Czy należałoby zdecydować zasadę uznawania lub nieuznawania aeronautów za szpiegów (na skutek opinii władz wojskowych różnych państw)?

Pierwsze pytanie Kongres zdecydował twierdząco, następne zaś odłożono, powierzając studja nad niemi wyłonionej wówczas specjalnej Komisji. Nazwa jej brzmiała najpierw: Commission Permanente Internationale d'Aeronautique. Ogólnie biorąc, wykazała ona małą aktywność nazewnątrż poza kongresami, a nawet można stwierdzić, że w ciągu ostatnich 10 lat ubiegłego wieku nie pchnęła tych zagadnień z miejsca, na którem pozostawił je kongres pierwszy. Trzeba było czekać na rozwój tego nowego wynalazku, boć owe lata były okresem wysiłków w dziedzinie prób nad balonem sterowym oraz nad przyrządem cięższym do latania. Wkońcu próby te i wysiłki uwieńczone zostały pomyślnym wynikiem lotów ślizgowców braci Lilienthal oraz pierwszego samolotu braci Wright. Zapatrywania na sprawę zagadnień prawnych zmieniały się tak szybko, jak postępowały zdobycze w zakresie samej techniki lotniczej. W zasadzie, patrząc na ten okres, należy go uznać za wstępny i raczej teoretyczny, gdyż historia rozwoju prawa powietrznego, to dyskusje na zjazdach i zebraniach różnych organizacji państwowych i międzynarodowych prawniczych, to raczej historia tych zjazdów i debat, zmierzających do wytyczenia pierwszych szlaków, po których biec miały utarte nowe drogi zagadnień dzisiejszego prawa lotniczego.

Rozpatrując historycznie kierunki w tworzącem się prawie lotniczem na schyłku XIX wieku, stwierdzamy, że są one echem kształtowań się myśli, wyrażonej w ujęciach: „Omne supra id coelum“. Nie są to w ścisłym słowa znaczeniu pomniki rzymskich norm; dotknęli ich glossatorzy, równocześnie je skazając. Ustawodawstwo

XIX wieku tego nie zmieniło. Własność prywatna nad słupem powietrza, którą utilitas rzymska jednak oceniała, stała się nadal zagadnieniem, czekającym na zasadnicze ujęcie. Uznając słup powietrzny nad drogą za publiczny, w innych wypadkach za święty i nawet za *res nullius*, prawo rzymskie dało bardzo dużo materiału, by to powietrze ujmować jako przestrzeń użyteczną. Przystworza zatem w pojęciu ogólnem są przestrzenia — tą sumą punktów geometrycznych, ograniczoną powierzchnią ziemi, — dającą się nadto jeszcze ograniczyć prostopadłe i równoległe. Przystworza są wypełnione powietrzem, t. j. masą gazową, ruchliwą i ciągłą, tworzącą pewne wartości w stosunku do odległości od powierzchni ziemi. Posiada ona tem samem dla celów lotnictwa znaczenie bez względu na swą gęstość, związaną z wysokością. Człowiek średniowiecza nie rozumiał tych wartości, więc ich nie ujmował w przepisach prawnych oraz wogóle ich nie oceniał. Istniały wówczas wyrobione pojęcia, które ludzkość ujmowała w pewnych zasadach. Człowiek, znając termin przestrzeni powietrznej i przestrzeni geometrycznej, tak potrzebny do określenia przestworzy, otaczających ziemię i morza, poznać chciał dalsze jej wartości, tak fizyczne, jak i prawne. Znał wody dalekie i wody terytorjalne, ujmował ich wartości prawno-publiczne w znaczeniu międzynarodowem. Jedne uznał za wolne (w zrozumieniu pojęcia rzymskiego *res nullius*), tem samem objął już i przestworza nad niemi. Wody terytorjalne nazwał państwowemi (określone odległości od brzegów), nadając im w przepisach prawnych zasady wewnątrzno-państwowe; lecz powietrza nie określił w pojęciu prawnem. Czy myślał nad tem? Nie powiemy tak,

ani nie; poprostu — nie oceniał tej wartości w znaczeniu prawnem.

A teraz interpretujmy: skoro nie ujął znaczenia prawnego powietrza nad wodami dalekimi, tem samem uznał je z temi wodami za wolne, gdyż nie poczynił żadnych zastrzeżeń, przyszedł więc do przekonania, że nie powinno istnieć prawo własności nad przestworzami powietrznymi, otaczającymi wody terytorjalne. Nie znajdujemy przecież żadnych aktów prawnych w średnich i nowożytnych czasach z zakresu nadania pewnych praw własności nad przestworzami, ani żadne państwo nie objęło w pojęciu prawnem lub innem nad niemi władania. Pozostaje jedynie pewna drobna uwaga, dotycząca ujęcia własności słupów powietrznych, otaczających ziemię, ograniczoną w pojęciu, związanem z własnością gruntową. Ze stanowiska państwa powietrze było wolne od władzy prawnej. W stosunku do właścicieli gruntu nie da się tego stwierdzić dla poszczególnych okresów. Dociekania na ten temat byłyby długie, trudne do przeprowadzenia, a nawet zbędne. Wiek XIX stał się okresem, w którym poruszono po raz pierwszy te pojęcia. Chociaż ustawodawstwa uznają prawo własności słupa powietrza nad gruntem „*usque ad sidera*“, to prawnicy skłonni są przyznać prawo własności prywatnej do pewnej wysokości słupa powietrznego. Stwierdzamy jedynie, że państwo nie ujmowało powietrza w pojęciu publiczno-prawnem, a uznawała je tylko ustawa cywilna. Ostatecznie prawnicza szkoła historyczna zaczęła dopiero przetrawiać nowoczesne problemy i pozostawiła olbrzymi materiał studjów teoretycznych, do których zaliczyć można wszystkie rozpatrywania zagadnienia „*dominum coeli*“. Zasady te ujmowano nie-

zbyt odmiennie, jak w czasach pierwszych lotów balonów, bo zapatrywania prawników sprzeciwiały się lataniu nad obcemi terenami. Wszyscy prawnicy skupiali się około zasady glossatorów „dominus soli, dominus coeli“. Wiele kodeksów nowoczesnych stanęło na stanowisku, że powietrze jest przynależnością ziemi, a liczni prawnicy oparli swe zapatrywania na prawie i jego stanowczości jako prawa pozytywnego. Lecz prawo o znaczeniu pozytywnem jest zmienne, stosownie do maksymy „mores faciunt legem“, przeto i poglądy i stanowisko prawników też musiały się zmieniać, gdyż czas urabiał nam pewne zasady dzisiejszych pojęć prawa lotniczego.

Lotnictwo w swych zasadach prawnych zawsze wymagało zharmonizowania i uzgodnienia dwóch zagadnień: wolności poruszania się w przestworzach i prawa własności. Te dwa zagadnienia znalazły swój oddźwięk w ustawodawstwach ostatnich czasów. Impulsu do tych zmian w pojęciach prawnych dostarczyły postępy techniki. Rozwój nowoczesnych środków komunikacyjnych i porozumiewania się był powodem udręki nie tylko wynalazców, ale także i tych, którzy starali się narzucić im pewne normy prawne ze względu na istniejący porządek społeczny i prawny. Tak się rzecz miała z telegrafją, telefonem, radjotelegrafją oraz lotnictwem. Własność ziemi oraz związana z nią własność słupa powietrznego nad nią była w prawnych pojęciach hamulcem, o który potykali się wszyscy kodyfikatorzy strefy powietrznej. Patrzymy, co się znajduje w kodeksach obowiązujących? Właśnie pojęcie „usque ad sidera et usque ad inferos“ zostało dosłownie umieszczone w kodeksie Napoleona i we wszystkich tych kodeksach, które wzorowane były na nim.

Kodeks Napoleona w art. 552 mówi: „la propriété du dessus et du dessous“, czyli intencja ustawodawcy pokrywa się z dyspozycją glossatorów „usque ad sidera“. Kodeks włoski w art. 440 powiada: „do własności ziemi należy również własność przestrzeni otaczającej ją, oraz wszystkiego tego, co znajduje się pod i nad jej powierzchnią“.

Ustawodawca włoski przysądza dla właściciela nieruchomości — własność tego, co jest do tej nieruchomości przynależne. I tak w pierwszej części rozróżnia ustawodawca własność słupa powietrznego, a w drugiej mówi o tem, co znajduje się pod i nad jej powierzchnią. Zatem kodeks włoski stwierdza dwie zasady:

1. własność przestworza, otaczającego ziemię;
2. własność wszystkiego, co znajduje się w słupie powietrza, unoszącym się nad ziemią.

Stopniowo jednak zaczynają wywierać wpływ skutki postępu ludzkości na polu techniki, a wyraz temu daje jeden z najdoskonalszych nowoczesnych kodeksów: „Bürgerliches Gesetz-Buch“, niemiecki kodeks cywilny, który w § 905 tak ujmuje pojęcie praw właściciela: „Prawo właściciela gruntu rozciąga się na przestrzeń ponad powierzchnią i na ziemię pod powierzchnią“ („erstreckt sich sein Recht auf den Raum über der Oberfläche“). „Właściciel nie może jednak zabronić działań, przedsiębranych na takiej wysokości lub w takiej głębokości, iż nie ma on w tem interesu, aby ich nie przedsiębrano“. („Der Eigentümer kann jedoch Einwirkungen nicht verbieten, die in solcher Höhe... vorgenommen werden, dass er an der Ausschliessung kein Interesse hat“. § 905, zdanie 2).

Od tego momentu w Niemczech właściciel jakiegoś pola nie może wnosić sprzeciwu przeciw lotom nad jego posiadłością, bo pomimo że § 903 tegoż Bürgerliches Gesetz-Buch upoważnia właściciela do postępowania ze swoją rzeczą stosownie do upodobania i do usuwania każdego wpływu osób trzecich na tę rzecz, to jednak ustawy specjalne oraz wspomniany § 905 ograniczają ten właśnie § 903.

Powietrze stało się ważnym elementem a zarazem przeszkodą ze względu na nieujęcie jego istoty prawnej. Jako pierwsza ustawa niemiecka „Telegraphengesetz vom 18. XII. 1899“ nadała Zarządowi Telegrafów prawo korzystania ze słupów powietrznych w tem znaczeniu, że właściciel ziemski nietylko musi pozwalać na przeprowadzenie linii telefonicznej i telegraficznej, ale także na wyzyskanie słupów powietrznych dla celów fal elektrycznych i telegrafji bez drutu. Niemiecką ustawę z 6. IV. 1892 r. uzupełnia w tym względzie ustawa z 7. III 1908 r. Po raz pierwszy z punktu widzenia prawa narodów zawiera upoważnienie na użytkowanie słupa powietrznego dla celów fal elektrycznych konwencja londyńska telegrafji bez drutu z dnia 3. XI. 1906 r. oraz dalsze jej rozwinięcie w układzie londyńskim z dnia 5. VII. 1912 r., na które wpływała już dyskusja na temat pojęć stref powietrza, lotnictwa oraz ich wzajemnego stosunku do siebie. Są to zatem konkretne pojęcia ograniczeń władzy właściciela nad rzeczą. Nowe sposoby ujęcia tych ograniczeń pociągnęły za sobą w różnych państwach zmianę odpowiednich ustaw lub znalazły wyraz w nowych kodeksach. Poza Niemcami kodeks szwajcarski z 1907 r. rozwiązał to zagadnienie podobnie w art. 667, a nie-

znaczne różnice między obu kodeksami tkwią jedynie w tem, że niemiecki stoi na stanowisku obrony praw właściciela, t. zn. bierze za normę interes właściciela, szwajcarski natomiast opiera się na pojęciu ogólnej użyteczności. Podobne tendencje wyraża redakcja III noweli z 1916 r. austriackiego kodeksu cywilnego w § 361 ust. 1. W ten sposób wymogi i potrzeby telegrafji, telefonji, radjotelegrafji i żeglugi powietrznej stanowią interes dobra publicznego, a ten nie dopuszcza sprzeciwu właściciela gruntów w odniesieniu do przelotów lub prowadzenia przewodów nad jego własnością tak, by nie były narażone na szwank interesy i bezpieczeństwo właściciela.

Z tego przeglądu ustaw, obowiązujących w Europie i innych częściach świata, możemy stwierdzić istnienie bezwzględne i względne prawa właściciela do przestrzeni powietrznej. Kodeksami cywilnymi, uznającymi bezwzględne prawo własności prywatnej do przestrzeni powietrznej, są: kodeks Napoleona i austriacki, obydwa nas przedewszystkiem obchodzące (jako obowiązujące na poszczególnych ziemiach polskich; szczegóły w omówieniu polskiej ustawy lotniczej w art. 2), dalej włoski (art. 440), hiszpański (art. 350), holenderski (art. 626) oraz japoński (art. 207); zaś względne: niemiecki (§ 905), szwajcarski (art. 667), portugalski (art. 2288) oraz ustawy angielskie, — innemi słowy, te ustawy przyznają prawo właściciela nieruchomości do przestrzeni powietrznej o tyle, o ile ustawy odnośne uznają jego słuszny interes w wykonywaniu tego prawa. Ciekawe zatem będą dalej te rozpatrywania własności strefy powietrznej nad nieruchomością np. przy budowie wysokich budynków, t. zw. drapaczy chmur; wtedy jednak ustawy lotnicze

zawierają zakaz latania nad osiedlami. Mimo to sfera zainteresowań właściciela wzwyż i wgląd nie jest stale zdecydowanie określona. Czy zatem ogólne stwierdzenie słusznego interesu w wykonywaniu prawa własności przez poszczególne ustawy wystarcza? Przyszłość to okaże, a doktryna prawna będzie miała stale z tem do czynienia.

Art. 552 kodeksu Nap. został wyzyskany przeciw lotnictwu we Francji jeszcze w 1912 r. Wpłynęła wówczas do Sądu Okręgowego Departamentu Sekwany skarga przeciw Farmanowi, prowadzącemu szkołę pilotażu w Toussus-le-Noble, wniesiona przez właścicieli ziemskich z okolic Buc. Skargę swą motywowali oni tem, że loty szkolne odbywają się na niskich wysokościach, poniżej 200 m, czem ich posiadanie jest zagrożone, a tem samem jest naruszana ich własność. Niskie loty straszą bydło i konie, a nawet dziczyznę w lasach; w ten sposób korzystanie z majątków stało się uniemożliwione z powodu naruszania przez samoloty słupa powietrznego nad gruntami skarżących. Sąd w wyroku z dnia 6 lipca 1912 r. uznał powództwo tych właścicieli ziemskich w tem, że na podstawie kodeksu loty te faktycznie ograniczają ich prawa własności. A zatem 24 lata temu sąd francuski uznał podstawę kodeksu za słuszną i przyjął zasadę „*dominus soli — dominus coeli*“.

W ostatnich latach XIX w. pojęcia prawne, dotyczące powietrza, jak to stwierdziliśmy powyżej, stały się dość znanem zagadnieniem. Jeślibyśmy chcieli przejrzeć bibliograficznie, co w którym państwie na ten temat zrobiono, to przekonalibyśmy się, że ludzkość interesowała się podbojem przestworzy i myślała nad normami prawnymi w tej dziedzinie. Prace na ten temat specjalnie

interesujące, to: francuska z 1891 r., ogłoszona w „Journal du droit international privé“ (rocznik 1891, str. 440) prof. A. Wilhelm'a (prof. Ecole libre des sciences politiques) „De la situation juridique des aeronauts en droit international“. Zaczyna się ona od przykładu użycia balonu dla celów wojny, mianowicie w czasie wojny francusko-pruskiej, a szczególnie podczas oblężenia Paryża od 23. XI. 1870—25. I. 1871, w którym to czasie 64 balonów przewiozło 155 osób z oblężonego Paryża. Ten przykład posłużył autorowi do wysnucia wniosków prawnych w stosunku do nowego środka lokomocji, jakim, zdaniem autora, okazał się balon. Zwraca on dalej uwagę na momenty, jakie statek powietrzny wnosi do dotychczasowych sposobów wojny, a tem samem i do prawnych warunków wojny. Rozpatrywania te jednak pozbawione są głębszych wniosków, dotyczących sposobu ujęcia prawnego istoty przestworzy powietrznych, ich stosunku do państwa, do osób prywatnych, a także brak tam wogóle zasad prawnych z dziedziny prawa publicznego międzynarodowego lub ich projektów. Uwagi z punktu widzenia praw wojny i całego zagadnienia, opartego o ten problem, są jedynie drobną częścią zagadnienia prawnego lotnictwa, do dziś jeszcze nie rozwiązanego szczęśliwie. Stwierdzić jednak należy, że jest to pierwsza praca, ujmująca problem lotniczy z punktu międzynarodowego. Następną pracą podobną jest niemiecka z 1898 r. Erythropel'a „Das Recht am Luftraum“ (Göttingen 1898 r.).

Wspomniawszy wyżej o Commission permanente internationale aeronautique, musimy sobie przedstawić dalsze koleje jej losu. Kongresy tej komisji, jak Congres internationaux de la navigation aerienne, odbywały

się kolejno w Chicago 1893 r., w Paryżu 1900 r., Medjolanie 1906 r., Nancy 1909 r. Nadto zwoływano sesje nadzwyczajne, jak np. w Brukseli w 1907 r., oraz kongresy różnych sekcji i podkomisyj. Zajmowały się one wybitnie kwestjami prawnymi oraz organizacyjnymi. Na wspomnianym kongresie w 1900 r. podkomisja ustawodawcza przyjęła kilka zasad prawnych i przepisów o obowiązkach aeronauty w stosunku do jego pasażerów. Lądowanie przymusowe uznane zostało za *vis major*. Na kongresie w Nancy w 1909 r. różni prawnicy, a osobiście Edouard d'Hooghe i G. du Laurens de la Barre, postawili szereg zasadniczych zagadnień prawnych, jako to: konflikt pomiędzy żeglugą powietrzną i własnością ziemi, prawo lądowania, przestępstwa lotnicze, narodowość i immatrykulacja statków powietrznych.

Szereg prac prawniczych z końca XIX i początku XX w. stale się powiększa. Do wymienionych powyżej publikacyj należy dodać prace, — a w nich podkreślić stanowisko, jakie zajmowali w zagadnieniach prawnych lotnictwa, — np. Konrad W. Jurisch: „Grundzüge des Luftrechtes“ i „Das Luftrecht in der deutschen Gewerbeordnung“ (Berlin 1905), dalej prace równoczesne Włochów: Manducca „La responsabilita penale dei reati commessi nello spazio aereo e la giurisdizione istruttoria“, oraz Pampaloni „Sulla condizione giuridica dello spazio aereo del sottosuolo nel diritto romano o odierno“. Najpoważniejszym przedstawicielem prawników, zajmujących się prawem lotniczym, stał się Paul Fauchille, jeden z założycieli „Institut des Hautes Etudes Internationales“, który w 1901 r. w Paryżu ogłosił swoje studjum: „Domaine aerien et le Regime Juridique des Aero-

stats“. Dzieło to miało niemały wpływ na kształtowanie się lotniczych pojęć prawnych. Autor zwrócił się w 1900 r. ze swemi uwagami w sprawie żeglugi powietrznej do członków Instytutu Prawa Międzynarodowego (Institut de Droit International, organizacja, założona w 1873 r. wyłącznie jako naukowa i bez charakteru oficjalnego, niemniej jednak mająca swe znaczenie międzynarodowe). Uwagi stały się tematem obrad Instytutu na sesji w Neuchatel w 1900 r. Wysłunięto wówczas szereg pytań i kwestyj, które ująć można jako jedno zagadnienie — „dominium coeli“. Wskutek stanowiska prof. Fauchille'a postanowiono na następnej sesji wprowadzić do porządku obrad punkt: „Le regime juridique des aerostats“ (ustrój prawny statków powietrznych). Na sesji w Brukseli w 1902 r. prof. Fauchille przedstawił w 32 art. swój projekt, mający na celu określenie zasadniczego pojęcia prawa powietrznego. Wyraźnie wypowiedział on zasadę wolności powietrza, „l'air est libre“, i tem samem sprzeciwił się wszelkiej władzy państwa i prywatnych właścicieli nad przestworzami. Założenie to miało wytknąć drogę ogólnym zagadnieniom powstającego prawa lotniczego. Ten najdalej idący teoretyczny wniosek prawniczy — dziś uznany za iście teoretyczny — mógł znaleźć jedno wytłumaczenie: za mało wtedy posiadano doświadczenia, a rozwój lotnictwa przedstawiał raczej znaczenie naukowo-doświadczałne. Fauchille jakoteż i inni prawnicy nie ogarniali całokształtu faktycznego rozwoju, a tem samem nie przewidywali znaczenia, jakie lotnictwo odegra dla państwa i społeczeństwa. Zobaczymy, jak wszyscy oni powoli rezygnują z zasady wolności powietrznej, a przyznają państwu prawa jako suwerenowi tej

przestrzeni. Na dalszych posiedzeniach Instytutu Prawa Międzynarodowego w Gandawie 1906 r., przy układaniu zasad prawnych dla telegrafji bez drutu, uznano zasadę wolności powietrza. Następnie we Florencji 1908 r., w Paryżu 1910 i Madrycie 1911 r. stale dyskutowano nad owymi nowoczesnymi problemami ruchu powietrznego. Jak widać, stały postęp lotnictwa oraz telegrafji bez drutu, słowem, rozwój techniki w dziedzinie komunikacji, a z drugiej strony bezustanne studia nad problemem „dominium coeli“ dały konkretne formy pojęć prawnych, opartych o prace Fauchille'a. Tak np. Fauchille zreferował na sesji w Madrycie (1911 r.) porządek prawny statków powietrznych w 28 artykułach na czas pokoju, w 30 art. na czas wojny, nadto 5 art. specjalnych dotyczyło balonów wolnych i na uwięzi. Poruszone przez Fauchille'a na madryckiej sesji problemy stały się tematem dyskusji i otrzymały ostateczną formę przegłosowanego projektu, którego treść brzmi:

Na czas pokoju:

1. Les aeronefs se distinguent en aeronefs publics et en aeronefs prives.

2. Tout aeronef doit avoir une nationalité et une seule. Cette nationalité sera celle du pays où l'aeronef aura été immatriculé. Chaque aeronef doit porter des marques speciales des reconnaissance. L'Etat auquel l'immatriculation est demandée determine à quelles personnes

1. Statki powietrzne dzielą się na statki państwowe i prywatne.

2. Każdy statek powietrzny powinien posiadać narodowość i to jedną. Posiada on narodowość tego państwa, w którym został zarejestrowany. Każdy statek powietrzny powinien posiadać specjalne znaki rozpoznawcze. Państwo, w którym została przeprowadzona rejestracja,

et sous quelles conditions il peut l'accorder, la suspendre ou la retirer. L'Etat qui immatricule l'aeronef d'un propriétaire étranger ne saurait toutefois prétendre á la protection de cet aeronef sur le territoire de l'Etat dont relève ce propriétaire contre l'application des lois par lesquelles cet Etat aurait interdit á ses nationaux de faire immatriculer leurs aeronefs á l'étranger.

3. La circulation aerienne internationale est libre, sauf le droit pour les Etats sous jacents de prendre certaines mesures, á déterminer en vue de leur propre securité et de celle des personnes et des biens de leurs habitants.

Na czas wojny:

La guerre aerienne est permise, mais á la condition de ne pas présenter pour les personnes ou les propriétés de la population pacifique de plus grands dangers que la guerre terrestre ou maritime.

określa, jakim osobom i pod jakimi warunkami może być ona przyznana, zawieszona lub odebrana. Państwo, które rejestruje statek powietrzny obcokrajowca, nie może ubiegać się o ochronę tego statku powietrznego na terytorjum państwa, z którego pochodzi właściciel, przeciw zastosowaniu praw, którym dane państwo zabraniałoby swoim obywatelom przeprowadzać rejestrację ich statków powietrznych zagranicą.

3. Ruch powietrzny międzynarodowy jest wolny, lecz państwa mają prawo poczynić pewne zastrzeżenia, mając na względzie swoje bezpieczeństwo, jako też bezpieczeństwo osobiste i materialne swoich mieszkańców.

Wojna powietrzna jest dozwolona, pod tym jednakże warunkiem, że nie będzie ona przedstawiać dla osób, ani też dla majątku ludności, usposobionej pokojowo, większego niebezpieczeństwa, niż mogłaby przedstawiać wojna lądowa lub morska.

Widzimy z tego, że zrozumiano niemożność utrzymania bezwzględnej wolności powietrza w praktycznem ży-

ciu narodów. Wiemy dokładnie o panującym wtedy na tej konferencji rozłamie, jak to jedni wypowiedzieli się za zwierzchnictwem państwa nad powietrzem, inni zaś za ograniczoną wolnością obszaru powietrznego. Stwierdzić się da, że kwestja decydująca nie została rozstrzygnięta, a słowa: „*ruch powietrzny międzynarodowy jest wolny, lecz państwa mają prawo poczynić pewne zastrzeżenia, mając na względzie swoje bezpieczeństwo, jako też bezpieczeństwo osobiste i materialne swoich mieszkańców*“, — są, prawniczo biorąc, wymijającą decyzją. Dyskusja nie była należycie poparta doświadczeniem, dlatego też nie mogła powstać trwała zasada ogólna. Tu wypada podkreślić, że wypowiedziane odważnie przez Fauchille'a słowa „*l'air est libre*“ długo stwarzały sytuacje kłopotliwe, a teoretyczne dyskusje prawnicze przychylały się raczej ku jego właśnie opinii.

Prace na terenie wspomnianego Instytutu Prawa Międzynarodowego znajdowały oddźwięk i w innych instytutach. Powstała równocześnie z nim organizacja International Law Association (1873 w Brukseli) wykazała także duże zainteresowanie zagadnieniami prawnymi rozwijającego się lotnictwa. Na konferencjach w Paryżu 1912 r. i w Madrycie 1913 r. tematem dyskusyj było: zwierzchnictwo państwa nad przestworzami (powietrzem państwowem), przyczem ścierały się dwie tezy: jedna, głosząca wolność strefy powietrznej („*l'air est libre*“), i angielska — zależności państwowej. Na konferencji paryskiej ustanowiono dla koniecznych studjów „*Aviation Comité*“. Komitet ten przedstawił konferencji w Madrycie rezolucję, którą przyjęto. Tekst jej brzmi:

1. Chaque Etat a le droit de déterminer les interdictions, restrictions et reglements qu'il juge convenable au sujet du passage des aeronefs dans l'espace aerien au-dessus de son territoire et de ses eaux territoriales.

2. Sous reserve de ce droit des Etats sousjacents, le passage libre doit être laissé aux aeronefs de toutes nationalités.

1. Każde państwo ma prawo wydawać zakazy, ograniczenia i rozporządzenia, jakie uważa za stosowne, co do przelotu statków powietrznych w strefie powietrznej nad swoim terytorjum i nad swemi wodami terytorjalnymi.

2. Poza zastrzeżeniem tego prawa przez państwa powinien być dozwolony wolny przelot dla statków powietrznych wszelkich narodowości.

Prawem lotniczem interesowały się nietylko wymienione konferencje o charakterze ogólnoprawniczym, lecz również organizacje prawnicze fachowe. Np. zwołany jako jeden z „Congres internationaux de la navigation aerienne“ w Weronie 1910 r. Międzynarodowy Kongres Prawniczy dla reglamentacji żeglugi powietrznej jest właśnie wyrazicielem popularności zagadnienia. Choć w Kongresie tym brało udział wielu prawników różnych narodowości, jednak na jego charakter dominujący wpływ wywarli delegaci włoscy. Dokładnie wszystkich też tego Kongresu wymieniać nie będziemy, a stwierdzimy: uznano tam, że każdy statek powietrzny posiada swą państwową przynależność i że za lądowanie należy się odszkodowanie, co pokrywa się z ogólną doktryną. Co do zasad zwierzchnictwa, to uchwały tego kongresu stały na odmiennem stanowisku prawnem, niż poprzednie, a brzmienie ich jest następujące:

L'atmosphère dominant le territoire et la mer territo-

Atmosfera, wznosząca się ponad terytorjum i należącym doń

riale soit considérée comme une atmosphère territoriale assujettie à la souveraineté de l'Etat et que l'atmosphère dominant les territoires inoccupés et la mer libre soit considérées comme libre.

Dans l'espace territorial, le passage et la circulation des aéronefs soient libres, sauf les règles de police nécessaire.

morzem, powinna być uważana jako atmosfera terytorjalna, podlegająca najwyższej władzy państwa, a atmosfera, wznosząca się ponad terytorjami niezajętymi i nad morzem wolnym, powinna być uważana za wolną.

W obszarze terytorjalnym przelot i ruch statków powietrznych powinien być wolny z wyjątkiem potrzebnych przepisów policyjnych.

PRÓBY SKODYFIKOWANIA PRAWA POWIETRZNEGO I STUDJA NAUKOWE PRZED WOJNĄ ŚWIATOWĄ

Nie kończy się na tem ujęcie struktury prawnej i jej tworzenia. Tu należy podkreślić, że w tym okresie z pośród wszystkich prac w tej dziedzinie oraz wysiłków ku ułożeniu pierwszych przepisów prawa lotniczego na czoło wysuwają się zabiegi rządu francuskiego. Przypomnieć trzeba, iż minister spraw wewnętrznych Clemenceau w 1909 r. wydał okólnik do prefektów o poborze ceł od obcych balonów, lądujących na ziemiach francuskich. Jest to wstęp do dekretów, regulujących żeglugę powietrzną we Francji, z których pierwszy ukazał się 21 listopada 1911 r., a 17 grudnia 1913 r. został zniesiony i zastąpiony nowym. Wskutek specjalnie szybkiego rozwoju lotnictwa we Francji rząd tamtejszy stale dążył do sprecyzowania pojęć żeglugi powietrznej. Dlatego postanowiono 15 grudnia 1908 r. na posiedzeniu Rady ministrów francuskich zwołać w tej sprawie międzynarodową kon-

ferencję do Paryża. Odbyla się ona na zaproszenie rządu francuskiego dnia 18 maja 1910 r. Program przewidywał zastanowienie się nad międzynarodowymi prawnymi zagadnieniami lotnictwa. Wtedy już, mówiąc o ruchu powietrznym, miano go na myśli jako przyszły środek komunikacji. W konferencji uczestniczyło 18 państw: Anglja, Austro-Węgry, Belgja, Bułgarja, Danja, Francja, Hiszpanja, Holandja, Italja, Monaco, Niemcy, Portugallja, Rosja, Rumunja, Serbja, Szwajcarja, Szwecja i Turcja. Program dyskusji dla konferencji opracowała międzyministerjalna francuska komisja. Zawierał on następujące kwestje: różnica między statkiem powietrznym publicznym a prywatnym, narodowość statków powietrznych, immatrykulacja, zezwolenie na żeglugę powietrzną, warunki zdolności personalu, papiery pokładowe, wolność lądowania, cła, pomoc lotnicza i t. p. Prace konferencji trwały 6 tygodni, do 21 czerwca 1910 r. Delegaci reprezentowanych państw uchwalili projekt wstępny, który miał być przyjęty przez ich rządy. Do 29 listopada 1910 r. miano wyznaczyć termin ponownego zebrania konferencji, co jednak nie nastąpiło, przerwano bowiem prace wskutek różnicy w rozumieniu pojęć zwierzchnictwa i własności.

Anglja stanęła na stanowisku posiadania prawa zamknięcia swych granic dla zagranicznych statków powietrznych. Mimo dość zgodnego zapatrywania reszty państw konferencja ta, — na której Anglję reprezentował admirał Gamble, — skończyła się niczem. Anglja utrzymała swoje stanowisko w wydanych u siebie przepisach o ruchu powietrznym „Aerial Navigation Act“ z 1911 r. i 1913 r., stanęła więc twardo przy obranym kierunku,

który był przeciwieństwem szkoły, głoszącej całkowitą lub względną wolność strefy powietrznej. W ten sposób też zrozumiemy następne etapy rozwoju myśli prawnej, dotyczącej lotnictwa, w przyszłym traktacie pokoju w Wersalu, i konwencji, urządzającej międzynarodową żeglugę powietrzną. Piękna ta akcja rządu francuskiego zakończyła się wprawdzie fiaskiem, jednak w naszych badaniach stanowi pierwszorzędne źródło studjów. Jeżeli idzie o dokładniejszą genezę, to cała ta akcja rządu francuskiego zaczęła się wcześniej. Bo oto dnia 1 stycznia 1910 r. pod przewodnictwem Louis Barthou i Milleranda utworzył się Comité Juridique Internationale de l'Aviation (C. J. I. A.). Przewodnictwo w nim sprawowali kolejno d'Hooghe, Bussan-Billant i de Lapradelle. Było to czysto naukowe zrzeszenie prawników, posiadające cały techniczny aparat doradców. Komitet ten stworzył w różnych państwach oddziały, które miały z nim współpracować przez zbieranie opinij prawniczych. C. J. I. A. miał również za zadanie stworzyć specjalne prawo lotnicze dla całego świata (kodeks lotniczy). Centralnym organem Komitetu był i jest dzisiaj nadal „Comité Directeur“ w Paryżu, składający się z członków zagranicznych i francuskich w równej ilości. Prace tej instytucji przedstawiano na perjodycznych kongresach, w których każde państwo uczestniczące posiadało jeden głos. Owoce dyskusyj i uchwał ogłaszano w „Revue Juridique Internationale de la Locomotion Aérienne“, który spełniał zawsze rolę organu C. J. I. A. (nieoficjalnie). Przed wojną odbyły się trzy kongresy: 1-szy w Paryżu w 1911 r. pod przewodnictwem Millerand'a, 2-gi w Genewie 1912 r. pod przewodnictwem de Meuron, 3-ci w Frankfurcie nad Me-

nem 1913 r. pod przewodnictwem Dra von Mayr, prof. uniwersytetu w Monachjum. Kongresy te uchwaliły 31 artykułów kodeksu lotniczego.

Temi pracami zainteresował się w Niemczech wybitnie hr. Zeppelin i w liście z 11. I. 1910 r. do Dr. Schirokanery skreślił swoje uwagi prawne. Obrady C. J. I. A., opierające się na prawach paryskiego adwokata Delayen, doprowadziły do przyjęcia pewnego planu przyszłego kodeksu. Nie można tu mówić jeszcze o księdze prawnej, lecz tylko o jej dyspozycji, z uwzględnieniem prawa narodów i państwowego, tak administracyjnego, jak i karnego. Przypatrując się zestawieniu programu przyszłego międzynarodowego kodeksu lotniczego, można zauważyć, obok starego systemu prawnego, powstanie nowej konstrukcji prawnej, dotyczącej prawa powietrznego. Całość miała składać się z 5 ksiąg, w których materiał był ułożony w następującym porządku: Księga 1-sza powinna była według C. J. I. A. zawierać prawo publiczne i dzielić się na 5 rozdziałów:

1. Rozdział o naturze prawnej przestrzeni powietrznej.
2. Rozdział o prawie lądowania, przynależności portowej (lotniskowej) i narodowej (państwowej) statków powietrznych.
3. Rozdział o awaryjach i wyrzucaniu balastu (ogólnie o szkodach).
4. Rozdział o eksterytorjalności w ruchu powietrznym.
5. Rozdział o przymusowym wyłączeniu w interesie międzynarodowej wspólnej użyteczności i dyplomatycznych układów.

(Wzorem dla dwóch ostatnich rozdziałów powinny być przepisy i rozporządzenia prawne, które mieszczą się w prawie morskiem).

Księga II-ga. Prawo prywatne powietrzne (lotn.).

Dział I. Prawo cywilne.

1. Rozdział. a) Prawo własności słupa powietrza (według kodeksów: franc. § 552, niem. § 905, B. G., szwajc. § 667).

b) Prawo kaduka.

c) Serwituty.

2. Rozdział. Roszczenia, wynikłe z tytułu odszkodowań przy lądowaniach i wyrzucaniach ze statków.

a) Prawa obywateli i ich zastosowanie (patrz kodeks franc. § 1382).

b) Wynagrodzenie szkód, spowodowanych lądowaniem i wyrzucaniem balastu ze statków powietrznych.

3. Rozdział. Przypadki w sprawach cywilnych, spowodowanych siłą wyższą (vis major).

4. Rozdział. Ogólne prawo terytorjalne (i ewentualne konieczne zmiany).

5. Rozdział. Domicyl statku powietrznego.

Dział II. Prawo handlowe w siedmiu rozdziałach powinno uwzględniać określenia o patentach, międzynarodowych układach handlowych, towarzystwach handlowych, kontraktach najmu, ubezpieczeniach jako też sekwestracjach, sprzedażach statków powietrznych poza granicami swego państwa.

Księga III. Powietrzne prawo administracyjne.

1. Rozdział. Prawo dróg powietrznych.

2. Rozdział. a) Określenia dla lotów i podróży powietrznych.

b) Przepisy policyjne dla ruchu powietrznego ponad miastami i osiedlami i ich najbliższymi okolicami.

c) Przepisy policyjne dla ruchu powietrznego przy lotach nad lądem, wodą i rzekami.

3. Rozdział. Określenie (lotniskowe) portowe (hale, hangary, lotniska).

4. Rozdział. Przepisy, dotyczące kwalifikacyj na kierowników statków powietrznych.

Księga IV. (Droit fiscal aerien). Cła. Komory celne i t. p.

Prawa skarbowe.

Księga V. Prawo karne.

Dział I. Zbrodnie i występki przeciw bezpieczeństwu państwa.

II. Zbrodnie i występki przeciw osobom prywatnym.

1. Rozdział. a) Występki przeciw zwierzchności.

b) Tamowanie wolnego ruchu powietrznego.

c) Zamachy na sprawność statków powietrznych lub ich kierowników i ich przyrządy.

2. Rozdział. Uszkodzenia zabudowań.

3. Rozdział. Zbrodnie i umyślne występki.

b) Uszkodzenie ciała lub zabicie z powodu niedbalstwa.

c) Przekroczenie przepisów ruchu powietrznego.

4. Rozdział. Siła wyższa w sprawach karnych.

Przytoczony zarys prawa powietrznego wymagał koniecznych dalszych prac w tym kierunku. Kontynuując prace, C. J. I. A. jako t. zw. Code de l'Air ma już dziś po całym szeregu kongresów przygotowaną całość ko-

deksu. Jeden z ostatnich kongresów w Madrycie 1928 r. mógł się pochwalić 87 gotowymi artykułami.

Z wyników, osiągniętych dotąd przez C. J. I. A., widać, że prace idą dość powoli, bo prawie wszystkie państwa kończą już ustalanie wewnętrznego ustawodawstwa lotniczego, a międzynarodowy kodeks lotniczy, wprowadzie ukończony w 101 artykułach, nie stał się dotąd źródłem zasadniczym dla tych prac. Można jedynie przyznać mu rolę pewnego rodzaju wzoru. Kiedyś trzeba może będzie zmieniać ułożone już artykuły, atoli idea istnieje i zapomnieć o niej nie wolno. Nikt też z C. J. I. A. nie ma siły na przeprowadzenie tego kodeksu przez międzynarodowe instytucje takie, jak C. I. N. A. lub zwrócenie się do Ligi Narodów o przejęcie tego międzynarodowego dorobku prac na niwie prawa międzynarodowego.

Praca nad kodeksem lotniczym trwa i należy oczekiwać jej dalszych etapów. Kodeks ten jest jednym z pomników w studjach prawa lotniczego i mówić się o nim będzie zawsze, jako o dziele nowoczesnem, stwarzającym z lotnictwa dziedzinę normalnego ośrodka współżycia i współpracy ludzkości, opartej o ochronę jednakich norm prawnych.

Jak widać, „dominium coeli“ w okresie przedwojennym było tematem długiej i żywej dyskusji. Zanim nie nadeszła możliwość szybkiego rozstrzygnięcia tego tak żywotnego zagadnienia, zdecydowano się na podjęcie dyskusji i oczekiwanie momentu, w którym studja nad tą sprawą odpowiednio się pogłębią i zabogacą w materiały. Stały się te dyskusje i studja fundamentem powstającego zagadnienia prawnego lotnictwa. Na nich oprą się zasady istoty prawnej przestworzy w okresie przedwo-

jennym a również uwzględnią je w pewnej rozciągłości twórcy Międzynarodowej Konwencji Lotniczej w 1919 r. oraz twórcy ustaw lotniczych poszczególnych krajów. Zaczynając od uwag na Międzynarodowym Kongresie aeronautycznym w Paryżu w 1889 r. na temat zasad prawnych balonów i przechodząc przez liczne prace, jak prof. Wilhelm'a i innych, stwierdzamy żywotność zagadnienia ówczesnej aeronautyki.

Nie zapomniała też o tem konferencja haaska w 1899 r. i morska w Londynie w 1909 r. Tam, gdzie dyskutowano o środkach wojny już w 1899 r., (29 lipca) taką skonstruowano deklarację:

„Les puissances contractantes consentent, pour une durée de cinq ans, a l'interdiction de lancer de projectiles et des explosifs du haut de ballons ou par d'autres modes analogues nouveaux“.

Okres obowiązywania tej zasady skończył się wprawdzie w dniu 4 września 1905 r., tem niemniej jednak później nastąpiły inne określenia wojny i dozwolonego udziału w niej lotnictwa, co stwierdza i konferencja morska. Lotnictwo stało się zagadnieniem aktualnem. Jego zagadnień prawnych w studjach doszukać się można w tych czasach wszędzie. Opinia czynników państwowych i prawniczych zajęta była wtedy przedewszystkiem ustaleniem wartości tego nowego środka użyteczności dla celów wojennych. Równocześnie niektórzy prawnicy (prof. Fauchille), zapatrzeni w kulturalne i pokojowe możliwości rozwoju lotnictwa, przenoszą dyskusję na teren sportu lotniczego (aeroclub de France) lub na teren naukowy (prof. Fauchille od 1902 r. wygłasza wykłady z zakresu prawa lotniczego na uczelniach francuskich lub w insty-

tucjach prawniczych). Oficjalne ustalenie istoty prawnej przestworzy zaczyna się dopiero po okresie przygotowawczym, za który musimy uznać pierwsze dziesięciolecie XX w. Wszystkie kongresy lotnicze oraz instytucje prawnicze zaznaczają w tej dziedzinie swą działalność. Dwie zasadnicze różnice dają się zaobserwować w stanowiskach tych instytucyj, ustalających istotę prawną przestworzy powietrznych. I-szy Międzynarodowy Kongres Prawa Lotniczego w Weronie (1910 r.) przyjmuje i ustala zasadę zwierzchnictwa państwa nad powietrzem, otaczającym państwa. Comité Juridique International de l'Aviation przyjmuje zasadę, pokrywającą się z tekstem Instytutu Międzynarodowego Prawa, ustaloną w Madrycie, 1911 r.: *La circulation aérienne est libre, sauf le droit, pour les Etats sous-jacents, de prendre certaines mesures à déterminer en vue de leur propre sécurité et de celle des personnes et des biens de leurs habitants*“. Ruch powietrzny jest wolny, z zastrzeżeniem dla państw, nad którymi się przelatuje, prawa zarządzeń, wywołanych troską o ich własne bezpieczeństwo, jako też o bezpieczeństwo osób i majątku ich mieszkańców. Tekst Instytutu Międzynarodowego Prawa posiada jedną małą różnicę: *„La circulation aérienne internationale est libre*, czyli tekst C. J. I. A. jest szerszy i zmierza do jednostajnego ustawodawstwa, podczas gdy Instytut Międzynarodowego Prawa dąży do czystego międzynarodowego uporządkowania prawnego („reglamentacji“).

Dokonano szeregu prac i wysiłków, licząc się z tym nowym czynnikiem, jakim stało się zagadnienie powietrza. Prawoznawstwo stanęło wobec przestworza zawojuwanego przez ludzkość. Trzeba lukę, powstałą nagłością

faktów, wypełnić nowemi pojęciami prawnemi. Prawnicy znaleźli się w obliczu pytania: za co uważać te świeżo podbite rejony z punktu widzenia prawa narodów i państwowego? Czy jest to wolna przestrzeń, jak otwarte morze? Czy państwo posiada prawo suwerenności nad przestworzami powietrznemi, otaczającemi jego ziemię, w całości, czy do pewnej wysokości? Czy prawo własności ziemi w pojęciu prawa wewnętrznego państwowego (cywilnego i administracyjnego), — i tego, co jest z ziemią związane, tem samem i słupa powietrza nad tą ziemią, stanowi takie właśnie pojęcie własności, czy wreszcie w pojęciu prawa cywilnego i administracyjnego słup powietrza ma być tylko do pewnej granicy za taką własność prywatną uważany? Do jakiej wysokości może właściciel oraz państwo dysponować słupem powietrza? Czy 200, czy 250 m. słupa powietrznego ma być tym przedmiotem własności? Czy słusznie twierdzą niektórzy pisarze, że powietrze nie jest rzeczą, „res“, że nie może stać się własnością? A poza tem dyskusja obracać się musiała około dwóch problemów:

1. Własność powietrza, otaczającego ziemię, 2. własność tego wszystkiego, co znajduje się w słupie powietrznym, otaczającym ziemię, i to z punktu widzenia międzynarodowego i wewnątrzno-państwowego. Czy z punktu widzenia prawa państwowego przedstawia się nam powietrze jako część terytorjum państwowego, albo też czy może ono ma podlegać specjalnym przepisom? Poruszane na wstępie zagadnienia własności oraz tworzących się problemów lotnictwa i ich wzajemne ustosunkowanie omówiłem, wychodząc z prawa własności, by wykazać etapy zmian pojęć, stale się odbywające. Studja

zagadnienia zwierzchnictwa państwa nad przestworzami atmosferycznymi powinny poprzedzać studia zagadnień własności prywatnej. Dopóki pierwsza część nie jest zdecydowana w pojęciu prawa prywatnego, to konstrukcja prawna inna mogłaby upaść pod pojęciem „res nullius“. Dlatego też wzajemny stosunek prawa własności osobistej do prawa użytkowania powietrza już jako rzeczy użytku publicznego regulował się powoli. Musiała więc istota prawna przestworzy znaleźć przedewszystkiem załatwienie odpowiedzi na postawione powyżej pytania z dziedziny prawa publicznego. Pytania te, jako ogólnie pojęte, należy ująć i zdefiniować ostatecznie w następujący sposób: „Państwo a powietrze“. Pod tym względem istniała różnorodność zapatrywań. Podbój powietrza stał się faktem dokonany i ważnym przewrotem w sposobie dotychczasowego przenoszenia się z miejsca na miejsce. Prawnicy, nie wyczuwając zbyt technicznych właściwości rozwoju lotnictwa i jego możliwości praktycznych, obawiali się tworzyć nowe, może naiwne reguły, burzyć stare zasady prawne lub dostosowywać nowy system rygoru do starych formuł prawniczych. Wielu uczonych chciało asymilować powietrze z morzem, a żeglugę powietrzną z morską. Może dałoby się w niektórych punktach dostosować reguły żeglugi morskiej do żeglugi powietrznej, o ile jednak niemożliwe jest upodobnienie przestrzeni powietrznych do morza. Morze jest położone obok terytoriów państw, przestworza zaś powietrzne leżą nad niemi. Władza państwa sięga jedynie do t. zw. wód terytorjalnych, a poza tem wody jako morza otwarte są wolne.

Rozpatrując pewne podobieństwa prawne przestworzy do mórz, zastanowić się również wypada nad tem, czy istnieje podobieństwo w konstrukcji prawnej wolności przestworza w stosunku do przestrzeni pełnego morza. Gdy idzie o tak zwane fizyczne podobieństwo (stykania się ze sobą ziemi z morzem i przestworzami), to faktycznie ono istnieje, jeśli zaś idzie o podobieństwo pod względem prawnym, to stwierdzić musimy, że go nie ma. Pełne morze styka się bezpośrednio z obszarem państwowym w pojęciu przestrzennem na odległość, czyny, zdziałane na pełnym morzu nie wywierają bezpośredniego wpływu na obszar państwowy. Przestworza powietrzne stykają się bezpośrednio z obszarem państwa nadrzędnie, mogą spowodować nad obszarem tego państwa pewne skutki czynów, zdziałanych w powietrzu i tem samem posiadają bezpośredni wpływ na obszar państwowy. Jaki może być ten wpływ? Bezpośredni, niebezpieczny i szkodliwy dla państwa, leżącego pod przestworzami powietrznymi. Tak więc podobieństwo tych dwóch pojęć prawnych jest nieuzasadnione!

Same różnice musiały nastroczyć materiału do dyskusji. Ścierały się więc zdania na temat ujęcia kwestji powietrza w stosunku do państwa. Dyskusje te stworzyły konstrukcje myślowe, po których postępuje już dzisiejszy system prawny. W latach 1908—9, a zatem w okresie pierwszego przelotu ponad Kanał La Manche, tem samem w okresie wychodzenia lotnictwa z pieluszek, powstało wiele teoryj, bardzo różnie uzasadniających owe tezy; jedni opierali się na suwerenności państwa nad przestworzami powietrznymi, inni zaś na wolności powietrza z pewnemi ograniczeniami lub bez nich. Całość

tych dyskusyj wówczas uzupełniły później długotrwałe studia, a odgłosy ich spotykamy jeszcze dziś w pismach prawniczych i lotniczych. Materiał ten, ułożony całkowicie, da się zgrupować kolejno w następujących głównych działach, wyrażających teorie:

1. Teoria wolności powietrza. Głosiła ona, że przestrzeń jest wspólna, niepodzielna i niemożliwa do zawładnięcia oraz ustalenia w niej oznak czyjegoś panowania. Tem samem nie może być ona przedmiotem suwerenności i wskutek tego jest wolna, t. j. że ruch powietrzny może odbywać się bez jakichkolwiek ograniczeń, i, co zatem idzie, nie może podlegać żadnej reglamentacji. Teoria ta, nie licząca się z ustalonymi pojęciami państwa ani też z jego interesami i bezpieczeństwem, posiada wiele cech abstrakcji i dowolności konstruktywnych. Gdyby się tak działo, jak chce ta teza, wtedy zapanowałaby w przestworzach anarchja i silniejszy zawszeby rozstrzygał konflikty, powstałe w powietrzu. Z punktu widzenia państwa teoria ta posiada w swem założeniu szereg braków konstruktywnych w zasadach prawnych i jest wogóle nierealna. (Autorzy tej teorii: Bluntschli, Endemann, Giannini, Kuhn, Nys, Pradier-Fodère, Stephan, Wheaton).

2. Teoria podziału stref powietrznych. Głosiła ona, że istnieje ścisłe podobieństwo sytuacji prawnej mórza do takiejże sytuacji przestworzy powietrznych, t. j. że powinien istnieć podział powietrza na przestrzeń terytorjalną państwową (podległą zwierzchnictwu państwa pod nią leżącego) i dalszą czy wyższą, wolną. Wysokość strefy państwowej miała być określona zależnie od szeregu czynników, jednak na ten temat nie osiągnięto zde-

cydowanej zgody. Jeden z twórców tej teorii, prof. Fauchille, w 1901 r. określił wysokość dla strefy państwowej na 300 metrów, a już w 1910 r. ustala ją na 1.500 metrów. Pozostała strefa powietrzna byłaby wolna, nie podlegała zwierzchnictwu żadnego państwa. Dodać należy, że wysokość strefy podległej zależałaby też od konfiguracji terenu, tem samem grubość tej przestrzeni liczyłaby się wzwyż od poziomu ziemi, a nie od poziomu morza. Np. u państwa, leżącego nad morzem, którego teren przybrzeżny wznosi się ponad morzem na 1.000 m., grubość strefy terytorjalnej przestrzeni powietrznej zaczynałaby się od 1.000 m. i wynosiłaby przy koncepcji Fauchille'a z 1911 r. 2.500 metrów. Teorja ta posiadała zbyt mało życiowych i realnych podstaw do swego istnienia, a była wynikiem myślowych koncepcyj, zdążających do ograniczenia liberalizmu głoszonego przez teorię wolności. (Autorzy: von Barr, Bonnefoy, Despagnet, Fauchille, Ferber, van Fels, Holland, Holtzendorf, Hilty, Merignhac, Meyer, Neubauer, Oppenheim, Pietry, Rivier, Rolland, Schroeder).

3. Teorja wolności żeglugi powietrznej czyli ograniczonej suwerenności. (Skonstruowana na sesji madryckiej Instytutu Prawa Międzynarodowego w kwietniu 1911 r.). Głosiła ona wolność ruchu powietrznego z zastrzeżeniem zachowania koniecznych środków ochrony państw tak pod względem ich bezpieczeństwa, jak bezpieczeństwa ich obywateli oraz ich majątków. Czyli zasadą byłaby wolność ruchu lotniczego, a prawa państw do ochrony byłyby wyjątkami od tej zasady. Niewiadomo też było, czy pod prawo do ochrony powinny być podpadać interesy gospodarcze, czy bezpieczeństwo pań-

stwa i jego obywateli, czy wreszcie całość interesów państwowych. Określenie zasad ochrony musi być dokładnie oznaczone, by z jednej strony ramy ochrony nie ograniczały całkowicie żeglugi powietrznej, z drugiej zaś stosowanie najszerszych ram na korzyść zasady wolności ruchu powietrznego wykluczałoby interesy państwa. Teoria ta jako przejściowa do zwierzchnictwa państwowego na strefę powietrzną okazała się też niezbyt realną i jako pewien kompromis między teoriami wolności a zwierzchnictwa godzi raczej interesy ruchu międzynarodowego (autorzy: Comité Juridique Internationale de l'Aviation, też i Fauchille, Instytut Prawa Międzynarodowego, Meili, Stranz).

4. Teoria zwierzchnictwa, (skonstruowana na I-szym Międzynarodowym Kongresie Prawa Lotniczego w Weronie w 1910 r.). Wypowiada ona zasadę zwierzchnictwa państwa nad przestworzami w jego granicach. Tu należy odróżnić dwa sposoby ujęcia sprawy: 1) założenie zupełnego zwierzchnictwa państwa, określającego ruch lotniczy statków powietrznych nad terytorjum danego państwa na podstawie stałego lub jednorazowego zezwolenia, i 2) ujęcie, polegające na ograniczonej wolności ruchu powietrznego przy pomocy niektórych statków powietrznych (np. samoloty komunikacyjne pod innemi warunkami, wojskowe pod innemi i t. d.), t. zn. dopuszcza loty statków powietrznych z tytułu samego prawa.

Obecna konstrukcja teorii zwierzchnictwa, stosowana na podstawie Międzynarodowej Konwencji Lotniczej ujęła tę teorię kompromisowo, uzupełniając ją odpowiednio ustawami państwowemi. Ta teoria jest najnowocześniejsza i najrealniejsza dla zasad państwowych

i dzisiaj powszechnie panuje; (twórcy tej teorii: Anzilotti, Baldwin, Collard, Gemma, Grünwald, Jammers, Jenny, Lycklama, Meurer, Scialoja, von Ullmann, Westlake, Zitelmann).

Odrębny charakter posiada teoria, (Hooghe), głosząca, że przestworza powietrzne w całości i niepodzielnie uważa się w państwie za wspólność trwałą i wieczną, podległą wspólnemu zwierzchnictwu wszystkich osób międzynarodowego prawa publicznego.

Przyglądając się tym teoriom, należałoby przeprowadzić w nich ściślejszy podział. W ten sposób okaże się, że istnieją właściwie dwie szkoły (taką nazwą ujmując kierunki naukowe pewnych grup naukowych teorii) w ujmowaniu istoty prawnej przestworzy powietrznych: 1-sza powiada, że przestworza powietrzne z samej swej natury są wolne, 2-ga zaś, że przestworza atmosferyczne podlegają zwierzchnictwu państwa, leżącemu pod temi przestworzami. Między temi dwiema szkołami niema ścisłych rozgraniczeń; istnieją tylko pewne kierunki myślowe, a w nich niejakié różnice w ujmowaniu samych wartości poszczególnych teorii. W ten sposób dopiero obie te szkoły rozdzielając, przeprowadzimy między kierunkami, jakie one reprezentują, podział ze względu na różnice ujmowania istoty prawnej danej teorii. Tak więc pierwsza szkoła posiada na podstawie różnic ujęcia trzy teorie: a) wolności powietrza bez ograniczeń, (patrz teoria pod 1), b) wolności powietrza, ograniczonej pewnemi specjalnemi przepisami państwa pod niem leżącemu, (częściowo pokrywająca się z teorią, przytoczoną pod 3), c) wolności powietrza, ograniczonej tylko strefą terytorjalną (pokrywająca się właściwie z teorią pod 2). Zwró-

cić również należy uwagę w tym podziale, że jedynie pierwsza teoria tej szkoły występuje jasno (wolność strefy powietrznej), a pozostałe wykazują ograniczenia i łączą się z wpływem państwa na przestworza.

Druga szkoła, zwierzchnictwa państwowego nad przestworzami, w swem ujęciu posiada także odcienie, które można podzielić na odrębne teorie: a) zwierzchnictwa bezwzględnego, lecz jedynie do pewnej ustalonej wysokości (zbiega się ta teoria z wyżej podanemi, t. zn. z teorią podziału stref powietrznych), b) zwierzchnictwa zupełnego, ograniczonego przez prawo przelotu nieszkodliwego dla żeglugi powietrznej (czyli zbliża się do teorii wolności żeglugi powietrznej, patrz 3 teoria), c) zwierzchnictwa zupełnego lub bezwzględnego, bez jakichkolwiek ograniczeń (czyli 4 teoria w ścisłym ujęciu). — Ten podział na dwie szkoły zasadnicze daje nam możność zorjentowania się w poglądach na istotę prawną przestworzy. Trudno jest orzec, jak skupiały się głosy państw wokoło pewnych szkół lub teoryj, zauważyć jednak wypada, że pisarze francuscy skupiali się bardziej wokoło szkoły wolności, a teorię suwerenności państwa nad powietrzem reprezentowali prawnicy angielscy. Paul Fauchille, jako jeden z przedstawicieli strony francuskiej, powiadał, że mimo natury prawnej wolności strefy powietrza państwu przysługuje dochodzenie prawa samostanowienia o własnem bezpieczeństwie i koniecznem bezpieczeństwie swych obywateli.

Zastępcy teorii suwerenności dopuszczali otwarcie wolność pokojowego ruchu powietrznego także i w stosunku do obcych statków powietrznych. Przedstawiciele ci hołdowali w większości poglądom, że wypadki, zasze

na statkach powietrznych powinny być załatwiane według prawa kraju, do którego statek należy, gdy nie naruszają interesu kraju, nad którym się przelatuje.

Rozwijająca się dyskusja w tym kierunku dała w wyniku dzisiejszą konstrukcję prawną lotnictwa, stając się przedewszystkiem tworem myśli prawnej francuskiej. Niespożyta w tej pracy zasługę posiada Comité Juridique Internationale de l'Aviation przez swój organ „Revue Juridique Internationale de la locomotion aérienne“, wychodzący od 1910 r., a dziś pod zmienioną nazwą (od 1929 r.) „Droit aérienne“ od 1931 r. pod tytułem: „Revue Generale du Droit Aérien“ (wydawca André Henry-Couännier). Wybitne zasługi położył Fauchille dzięki swym pracom w pismach „Annuaire de l'institut“ 1902 r. i 1906 r., *Revue generale de droit international public* (tom VIII., 1901 r.) w „Revue juridique de la locomotion aerienne“ (zeszyt za styczeń i kwiecień 1910 r.).

Anglja i Niemcy, reprezentujące teorię suwerenności jako dalszy ciąg t. zw. szkoły angielskiej, skupiły się wokół swoich tez. W Niemczech w okresie przedwojennym wyrazili tę zasadę prawie wszyscy tamtejsi prawnicy w poniższej formule:

„Der Luftraum über dem offenen Meer und etwaigen staatenlosen Gebiet ist freies Gebiet.

Im Luftraum über den Land — und Wasser — Gebieten einschliesslich seiner Künstgewässer, steht dem darunter befindlichen Staat die Geltendmachung aller Rechte zu, deren er zu seiner Selbsterhaltung, insbesondere seiner eigenen Sicherheit und derjenigen seiner Bewohner und ihrer Güter bedarf. Die friedliche Durchfahrt bleibt fremden Luftfahrzeugen unbenommen.

Vorgänge, die sich im Luftraum über dem Gebiet eines Staates auf fremden Luftfahrzeugen ereignen, das Interesse des darunter befindlichen Staates aber nicht berühren, werden nach dem Rechte des Staates beurteilt, dem das Luftfahrzeug angehört“.

Zdołaliśmy dotychczas dojść do ustalenia pewnych tworzących się nowoczesnych pojęć prawa prywatnego i publicznego w stosunku do powietrza. Wiemy, że przed wynalezieniem przyrządów do latania, a raczej maszyny latającej, powietrze było rozważane w ogólności jako część składowa ziemi. Od stwierdzenia glossatorów „dominus soli, dominus coeli“, aż po nowoczesne ustawy, jak artykuły i paragrafy kodeksów: francuskiego 552, włoskiego 440, austriackiego 297 i niemieckiego 903, — własność ziemi stanowi o własności słupa powietrznego nad nią. Nowoczesny rozwój techniki i zadań państwa stworzył pogląd, że państwo, najwyższe źródło prawa, wywiera wpływ swego zwierzchnictwa wszędzie.

Powietrze stało się terenem zdobyczy technicznych, za nimi musiało pójść prawo ze swemi studjami. Wyżej poznaliśmy szereg teoryj przedwojennych, określających powietrze i stosunek doń państwa. Wprawdzie konwencja międzynarodowa w 1919 r. stworzyła zasadę zwierzchnictwa państwa nad strefą powietrzną, studja jednak i dyskusje trwają stale. Nie wolno nikomu, śledzącemu rozwój lotnictwa, zapominać o tem, co ten rozwój może jeszcze przynieść w przyszłości. Nie możemy bezwzględnie stwierdzić, że już osiągnęliśmy najwyższy poziom, czeka nas jeszcze wiele problemów bardziej nowoczesnych, wobec których nauki prawnicze stanąć muszą przygotowane. Gdy prawo zdołało określić powietrze i jego różne

rodzaje ujęcia stosownie do potrzeb ludzkości, musi ono być gotowe do pójścia dalej po linii tego rozwoju przyszłości. Poświęcić więc należy kilka słów temu wstępnemu odróżnieniu ujęć zasad. Istnieje więc różnica w teoretycznem ujmowaniu powietrza, tego żywiołu gazowego, stale odświeżającego się i ruchliwego, — od przestworza atmosferyczno-lotniczego. Mieścić się ono może w pojęciu „powietrze i atmosfera“ lub „powietrze i przestworza aero-atmosferyczne“. Pierwsze zawiera to dawne pojęcie powietrza, podobnie jak określenie „aqua profluens“ lub „res omnium communis“, nazwijmy zatem określenie jako rzecz stałego użytku dla potrzeb ludzkości, jak odychanie i t. p. W ścisłej prawniczej konstrukcji tego pojęcia natura prawna była bezterminowa lub bezimienna. W wypadku drugim — ten ośrodek postępu ludzkości posiada już odmienną naturę prawną. Tak, zachodzi różnica zasadnicza, bo natura prawna przestworza lotniczego sama w sobie zawiera już problem żeglugi powietrznej. Czyż tu stanęli i staną wszyscy prawnicy zgodnie i powiedzą: tak, to „res omnium communis“? Stale toczą się jeszcze dziś na te tematy szerokie dyskusje i pisze się olbrzymie prace naukowe. Jedną z najwybitniejszych jest praca włoska z 1929 r. w „Il Diritto Aeronautico“ G. Patricolo pod tytułem „Atmosfera i eter, dwa żywioły, dwa problemy“. Są i inne, czysto dyskusyjne prace prawnicze, a w nich zdania prawników, pracujących w zagadnieniach prawa lotniczego, jako to: prof. Dra Edmonda Pittard’a „Dominium coeli“ (w Zeitschrift für das gesamte Luftrecht, w zeszycie 1 rocznik 1926 r.), prof. A. Ambrosini: „L’Atmosphère et la Navigation aérienne“ (w Revue Generale de Droit Aérien, Nr. 2.

z 1933 r.). Wszyscy oni nie kładą kropki nad i, nie zamykają definitywnie dyskusji. Znajdujemy u wspomnianych autorów krytyki wszystkich teoryj, znanych nam z naszego krótkiego przeglądu. Wielu z nich przychodzi do przekonania, że ani teoria zwierzchnictwa, ani wolności nie mogłaby być bezwzględnie zastosowana. Pierwsza stałaby się hamulcem w rozwoju żeglugi powietrznej, druga zaś mogłaby doprowadzić do anarchji. Podział stref na wolną i podległą oraz tym podobne koncepcje wypaczyłyby nowoczesny postęp lotnictwa, a nadto doprowadziłyby do szeregu komplikacyj prawnych. Przecież żadne konwencje dotychczas nie wyczerpały kwestji np. założenia i użytkowania lotnisk-wysp, pływających na otwartych oceanach, oraz całego problemu stratosfery. Czy stanie się tu wobec pojęcia jakiegoś prawa stratosferycznego, a gdy pójdziemy szybko naprzód w naszych lotach rakietowych i stratosferycznych, a może pozaplanetarnych, czy wystarczą nam wtedy tylko pojęcia międzynarodowe? Wyprawy arktyczne lotnicze, podbój stratosfery dla nauki, wyścig w budowie silników do lotów wysokościowych — wskazują nam nato, że ludzkość stale skraca swój czas przenoszenia się z miejsca na miejsce i że powietrznymi chodzić będzie szlakami. Szybkość samolotu stale wzrasta; ludzkość żąda teraz podniesienia bezpieczeństwa w lotnictwie. Może zechce określić pewne maximum szybkości komunikacji powietrznej, powiedzmy szybkość 500 km na godzinę? Czy ta szybkość kiedyś wystarczy? Czy przy lotach bardzo wysokich, ponad 10—20 km, t. zw. stratosferycznych, państwa byłyby może zainteresowane kwestją uregulowania żeglugi powietrznej z punktu widzenia nadrzędności interesów prawa pań-

stwowego w stosunku do prawa międzynarodowego o tyle, o ile nie następowałoby zrzucanie czegoś z samolotów i nie zagrażałoby bezpieczeństwu państwa? Czy wtedy prawo lotnicze nie zgodzi się na przyjęcie tej teorii, że stratosfera jest wolna? Tu „dominus soli, dominus coeli” nie wytrzyma na pewne krytyki! Widzimy zatem, że te wszystkie pojęcia przepracowane przez twórców teorii znajdują jeszcze swą rację teoretycznych dociekań. Wody terytorjalne z atmosferą terytorjalną zbiegną się w pewnym punkcie pojęć prawnych, a wtedy ramy tego, co stworzyły konwencje i ustawy lotnicze, będą stanowczo nie wystarczające.

Nie zagłębiając się dalej w studia tych problemów oraz nie dyskutując dłużej na temat omówionych teorii, zamkniemy dział pierwszy teoretycznego przygotowania pojęć prawnych i zaopatrzymy go tytułem: powietrze i własność prywatna.

Wyczerpując ten dyskusyjny dział na temat wstępnych pojęć prawnych lotnictwa, pozwolę sobie przytoczyć uwagi jednego z naszych pierwszych specjalistów prawa lotniczego, mecenasa Andrzeja Kaftala, umieszczone w artykule „Prawo w przestworzach” (Lot Polski nr. 4, kwiecień 1928 r.).

„Prawnicy, zajmujący się badaniem lotnictwa, szczególnie zajęli się zagadnieniem prawa Państwa do przestrzeni powietrznej; zdania ich były bardzo podzielone. A więc początkowo większość stała na stanowisku bezwzględnej wolności powietrza, zaś wyznawcy teorii suwerenności Państwa nad przestrzenią powietrza, znajdującą się nad jego terytorjum, byli w znacznej mniejszości. Pomiędzy temi dwiema skrajnemi teorjami istnieje szereg innych, pośrednich, które dadzą się podzielić na następujące 2 kategorie: a) ograniczające wolność powietrza, i b) ograniczające władzę Państwa. Wyznawcy

tej drugiej kategorii dzielą się znowuż na dwie grupy. Jedna z nich ogranicza władzę państwa przestrzeniowo, dzieląc atmosferę na warstwy, z których najbliższe nad ziemią ulegają władzy terytorjalnej państwa, wyższe sfery zaś pozostają wolne; druga ogranicza władzę państwową ze stanowiska rzeczowego, udzielając Państwu tylko niektórych praw. Teorje te są zresztą całkiem sztuczne i zastosowania w życiu otrzymać nie mogą, a to z tego względu, że ograniczenie władzy Państwa tylko do określonej warstwy powietrza, znajdującej się w pewnej wysokości nad ziemią, jest zapożyczone z prawa morskiego (wody terytorjalne i otwarte morze). Tymczasem należy mieć na względzie, że w morskim prawie taki podział jest uzasadniony tą okolicznością, że statek może wyrządzić szkodę lub pogwałcić bezpieczeństwo państwa nadbrzeżnego jedynie, gdy znajduje się na wodach terytorjalnych, czyli w takiej odległości od brzegu, że czyny, dokonane na statku, mogą wyrzucić skutek na lądzie. Z chwilą, gdy statek wypłynął z wód terytorjalnych, jest on w takiej odległości, że państwu nadbrzeżnemu w żaden sposób zagrażać nie może. Zupełnie inaczej rzecz się ma ze statkami powietrznymi. Niebezpieczeństwo, które mogą one spowodować dla terytorjum, nad którym przelatują, nie zostanie bynajmniej zażegnane lub nawet zmniejszone, o ile będą one szybować na bardzo nawet znacznej wysokości, a to z tego względu, że jakkolwiekby wysoko statek powietrzny się znajdował, przedmiot z niego rzucony zawsze trafi na ziemię. W ten sposób zasada ciężenia pozabawia teorię przestrzeniowego ograniczenia władzy Państwa wszelkiego praktycznego znaczenia. Co się zaś tyczy rzeczowego ograniczenia władzy Państwa, to są to jedynie słowa, nie posiadające żadnej treści, gdyż nie da się odnaleźć sprawdzianu, na którym ograniczenie to mogłoby być oparte. O ile chodzi o bezpieczeństwo, to, oczywiście, całe ograniczenie pozostanie jedynie na papierze, gdyż w praktyce władza Państwa będzie nieograniczona, albowiem od niego jedynie będzie zależało uznanie, co i kiedy może zagrażać jego istnieniu lub bezpieczeństwu.

W ten sposób, mając na względzie, że zasady obydwóch tych grup są nieżywotne, również jak i teoria bezwzględnej wolności powietrza (jako zagrażająca istnieniu Państwa i anarchistyczna), pozostają jedynie zasady nieograniczonej władzy państwowej oraz

ograniczonej wolności powietrza. Tak się przedstawia rzecz, o ile chodzi o jej rozważania teoretyczne.

W praktyce zaś mamy do czynienia tylko z zasadą nieograniczonej władzy Państwa nad przestrzenią powietrzną, znajdującą się ponad jego terytorjum. Państwo od samego początku wydawało w dziedzinie lotnictwa rozporządzenia, oparte całkowicie na tej zasadzie. Przytoczę tu np. angielskie statuty 1911 i 1913 r., dekrety francuskie, wydane w tych samych latach, dekrety pruskie z 1910 i 1913 r. wreszcie projekt ustawy lotniczej niemieckiej z 1914 r. (nie wprowadzonej w życie ze względu na wybuch wojny)“.

Drogi rozwoju zagadnień prawnych odnajdywały swój wyraz na wszystkich niwach. Nic też dziwnego, że znalazły swój oddźwięk w Aeroklubie francuskim, założonym 20 października 1898 r., instytucji, propagującej lotnictwo jako sport i dającej wielokrotnie wyraz lotniczym zainteresowaniom w innych działach. Aeroclub de France powołał nawet do życia komisję dla studjów prawnych. Komisja ta w dniu 25 marca 1910 r. przedłożyła francuskiemu ministerstwu robót publicznych swój projekt, zawarty w 42 artykułach.

Takiemi samemi drogami szły prace międzynarodowej organizacji dla sportu lotniczego, jaką jest F. A. I. (Fédération Aéronautique internationale, istniejąca od 14 paźdz. 1905 r.). Była ona nie tylko związkiem narodów z punktu widzenia sportu, ale wykonywała nierównie większe zadania, określając różne sposoby współzawodnictwa sportowego i układając regulaminy zawodów międzynarodowych. Natrafiała przy tem na szereg luk prawnych, dotyczących się ruchu powietrznego, to też powołała do życia w swem łonie sekcję pod nazwą „Commission Internationale de droit aéronautique“. Federacja dawała silny impuls do rozpatrywania zagadnień praw-

nych. Jej też należy przypisać dojście do skutku konferencji C. J. I. A. w Brukseli 17—20 maja 1912 r., zwołanej w sprawie uregulowania zarysu międzynarodowego ruchu statków powietrznych. Na tej konferencji (państwa uczestniczące: Belgja, Argentyna, Egipt, Australja, Holandja, Francja, Niemcy, Norwegja, St. Zjedn., Węgry, Szwajcarja, Szwecja, Wielka Brytanja) usunięto przeszkody teoretyczne, a przyjęto przepisy międzynarodowego ruchu powietrznego. Reprezentami państw byli przedstawiciele aeroklubów i prawnicy. To, co F. A. I. przyjęła na dwóch następnych kongresach, było konieczne ze względu na rozwijający się sport lotniczy. W celu zaznajomienia się z przyszłemi materiałami, normującemi tę dziedzinę, podaję zarys umowy, przyjętej przez członków konferencji jako najlepsza praca przed wojną w tym dziale. Umowa ta stanowi pewnego rodzaju materiał do ogólnego ujęcia zasad prawnopublicznych lotnictwa, które później znajdziemy w konwencji. (Podany tekst w tłumaczeniu, oryginał był zredagowany w 3 językach).

Zarys umowy w celu uregulowania międzynarodowej żeglugi powietrznej.

Artykuł wstępny.

§ 1. Poddani i obywatele każdego z państw, związanych z sobą umową, mogą korzystać ze wszystkich udogodnień tego układu w państwach do niego należących. Są oni zobowiązani wypełniać warunki, zawarte w wyżej wymienionej umowie.

§ 2. Każde z podpisanych państw może każdej chwili umowę zerwać.

§ 3. Warunki umowy odnoszą się tylko do lotnictwa i obejmują: balony wolne, sterowce i samoloty.

Art. 1. Warunki żeglugi powietrznej.

§ 4. Każdy kierowca samolotu, dopuszczony do lądowania, wzlotów oraz do przelotów przez kraje państw, podpisanych w umowie, musi posiadać: 1. świadectwo immatrykulacyjne samolotu i 2. dyplom pilota. Pilot musi poddać się przepisom, ustawom i rozporządzeniom kraju, w którym się znajduje.

§ 5. Każdy samolot musi mieć po obu stronach, przy numerze immatrykulacyjnym, potwierdzającym jego tożsamość, uwidocznione znaki narodowości, w której kraju formalności immatrykulacyjne zostały dokonane.

§ 6. Nazwa kraju, w którym załatwiono formalności immatrykulacyjne, jest oznaczona literami w następujący sposób:

Anglja	G. B.
Argentyna	R. A.
Austrja	O. E.
Belgja	B.
Egipt	G. G.
Francja	F.
Niemcy	N. D.
Norwegja	N.
Niderlandja	P. B.
Szwajcarja	S. S.
Szwecja	S.
St. Zjedn.	U.
Węgry	H.

Art. II.

Regulowanie żeglugi powietrznej.

Rozdział I.

Przepisy o sygnałach świetlnych.

§ 7. Zarządzenia, odnoszące się do przepisów o sygnałach świetlnych, muszą być przestrzegane bez względu na pogodę, od zachodu do wschodu słońca. W tym czasie dozwolone jest używanie wszelkich innych oświetleń, jednak pod tym warunkiem, że te światła nie będą mogły być wzięte za sygnały świetlne.

§ 8. Światła, jakie mają mieć sterowce:

Każdy balon w czasie lotu, t. zn. taki, który ma swoją własną chyżość, musi posiadać:

a) Na przedniej części sterowca silne białe światło tak umieszczone, ażeby się nie łamało i nie oświetlało błędnie całego kursu w poziomym kącie o 220° , t. j. 110° na każdą stronę balonu, licząc od przodu.

b) Z prawej zielone światło, które musi być tak umieszczone, ażeby się nie łamało i nie oświetlało błędnie całego kursu pod kątem poziomym o 110° , t. zn. od przodu, aż po kąt o 20° do osi poprzecznej z prawej strony.

c) Z lewej strony czerwone światło, które musi być tak umieszczone, ażeby się nie łamało i nie oświetlało błędnie całego kursu pod poziomym kątem o 110° , t. zn. od przodu aż po 20° do osi poprzecznej z lewej strony.

d) Wszystkie te trzy światła: białe, zielone i czerwone, muszą być tak umieszczone, by leżącą w promieniu danego światła płaszczyznę oświetlały przynajmniej na 30° ponad jej poziomem.

e) Boczne światła zielone i czerwone muszą być tak osłonięte zapomocą osłonek, by ich światło tylko z jednej strony było widoczne.

f) Białe światło musi być widoczne przynajmniej na odległość 4 kilometrów, zaś zielone i czerwone najmniej na 2 kilometry w czasie ciemnej nocy i w czystym powietrzu.

g) Sterowce muszą prócz tego mieć jeszcze ztyłu umieszczone białe światło.

§ 9. Światła samolotów.

Przepisy o sygnałach świetlnych dają się zastosować i do samolotów, lecz z powodów tymczasowych łagodzących postanowień samoloty mogą mieć tylko jedno światło; musi ono być tak umieszczone, by mogło okazywać wszystkie trzy przepisowe światła.

§ 10. Światła na balonach wolnych.

Balony wolne muszą mieć do użytku tylko jedno światło białe, które mają pokazać przy zbliżaniu się jakiegokolwiek statku powietrznego.

Rozdział II.

Sygnały dźwiękowe.

§ 11. Podczas mgły, gdy deszcze padają, w czasie opadów śnieżnych muszą samoloty i sterowce tak podczas nocy, jako też w dzień dawać bez przerwy sygnały dźwiękowe.

W powyższych warunkach muszą balony wolne, gdy znajdują się w pobliżu statków powietrznych, dawać takie same sygnały.

Rozdział III.

Przepisy o szlaku powietrznym i prowadzeniu.

§ 12. Samolot musi trzymać się przynajmniej w odległości 100 m od innych statków powietrznych w każdym kierunku: poziomym, skośnym i pionowym.

§ 13. Samoloty i sterowce muszą wymijać zawsze balony wolne.

§ 14. Każdy samolot, zbliżający się do innego statku powietrznego z którejkolwiek strony, musi wyminąć go prawą stroną, chociażby ten był i pozostawał w odległości 360 m.

§ 15. Jeżeli sterowiec dobrowolnie zatrzymał się, to jest zobowiązany bardzo widocznie okazać czarną kulę i podlega tym samym przepisom, co samoloty, będące w ruchu. Jeżeli sterowiec straci panowanie nad sobą z powodu jakiegoś uszkodzenia, musi bardzo widocznie okazać dwie czarne kule, umieszczone pionowo jedna nad drugą. W tym wypadku sterowiec podlega tym samym przepisom, co balony wolne. Nocą w obu wypadkach okazuje on tylko białe światło i podporządkowuje się tym przepisom, co balony wolne.

Rozdział IV.

Lądowanie i sygnały alarmowe.

§ 16. Gdy sterowiec przygotowuje się do lądowania, winien: dniem okazać pod gondolą czerwoną trójkątną flagę, nocą zaś dawać sygnały świetlne lub poruszać białym światłem, pozostawiając przepisowe światła zapalone.

§ 17. a) W potrzebie musi sterowiec tak nad lądem stałym, jako też nad morzem dniem okazać pod gondolą

trójkątną czerwoną flagę i przewidziane w § 15 dwie czarne kule, nocą dawać sygnały świetlne lub poruszać białem światłem, równocześnie gasząc boczne światła. Prócz tego powinien on w dzień i w nocy dawać dźwiękowe sygnały.

b) Znajdujący się w potrzebie balon wolny ma w dzień okazać pod gondolą trójkątną czerwoną flagę, a nocą poruszać białem światłem, prócz tego może tak w dzień, jak i w nocy dawać dźwiękowe sygnały.

Rozdział V.

Użycie balastu.

§ 18. Jako balast może być użyty tylko taki materiał, który nie jest niebezpieczny, a mianowicie miałki piasek lub woda.

F. A. I., zebrana w Brukseli na posiedzeniu w dniach 20 i 21 stycznia 1913 r., zwróciła się do królewskiego rządu Belgji, prosząc o zawiadomienie rządu francuskiego (jako opiekuna i patrona tych prac) jako też i innych państw, reprezentowanych na posiedzeniu, o przyjęciu tego projektu. Ta inicjatywa stała się przyczyną zwołania konferencji paryskiej. Można powiedzieć, że na tem zakończyły się w okresie przedwojennym wszelkie wysiłki, dążące do zunifikowania lub wogóle ułożenia nienaruszalnych zasad prawnych, dotyczących ruchu powietrznego. Szereg zaś tez, stworzonych tam, znajdziemy w udoskonalonej formie nowoczesnej konwencji z 1919 r.

Wkońcu dodać musimy do tego czynione przed wojną próby prawnego ujęcia ruchu lotniczego w niektórych

państwach: jak wspomniałem, Francja w dniu 21 lutego 1911 r. wydała dekret, regulujący żeglugę powietrzną wewnętrzną, który zastąpiła następnie innym z dnia 17 grudnia 1913 r.

Niemcy wydały 10 sierpnia 1910 r. takiż dekret dla prowincji brandenburskiej i 22 października 1910 r. dla królestwa pruskiego, następny zaś w 1913 r.; nadto opracowały projekt w r. 1914 ustawy lotniczej, nie wprowadzonej w życie z powodu wojny światowej.

Anglja — 2-go czerwca 1911 i 14 lutego 1913.

Austrja — 20-go grudnia 1912 r.

Serbja — 2-go lutego 1913 r. oraz 16-go marca tegoż roku.

Italja — 22-go września 1914 r.

Pewnym oddźwiękiem dyskusyj lotniczo-prawniczych oraz wydawanych rozporządzeń był pierwszy krok w dziedzinie międzynarodowego ujęcia żeglugi powietrznej między państwami, co stało się w Berlinie w dniu 26 lipca 1913 r. pomiędzy Francją i Niemcami. Ich sąsiedzkie stosunki wymagały w miarę postępu lotnictwa prawnego ujęcia żeglugi powietrznej. Uregulowała te sprawy wspomniana umowa, jednak pominięto w niej milczeniem szereg ważnych kwestyj, a zasadę wolności ruchu powietrznego ograniczono wieloma przepisami. Paljatyw ten jest też pewnego rodzaju dokumentem rozwoju zagadnień prawnych lotnictwa, o których wspomniano wyżej. Podobną umowę w sprawie ruchu lotniczego zawarły ze swemi sąsiadami St. Zjednoczone w 1910 r.

Tak zapoczątkował się pierwszy etap utrwalania — choćby tylko teoretycznego — zasad prawnych lotnictwa w latach przedwojennych, t. j. od r. 1910 do 1914. W tej

dziedzinie C. J. I. A. na swych kongresach w Paryżu (1910), w Genewie (1912), w Frankfurcie nad Menem (1913) położyła podwaliny pod przyszły kamień węgielny dla gmachu „prawa lotniczego“, t. j. pod przyszłą konwencję lotniczą. Stwierdzić należy, że przed wojną istniały już pojęcia prawne lotnictwa, które następnie wskutek wojny bardziej się jeszcze ustaliły.

Suwerenność nad przestworzami powietrznymi powstała historycznie; — dzieje ją uznały, a nowe czasy zasymilowały. Genezę swą czerpie w prawie starożytnym, gdzie rozwijała się na podłożu prawa prywatnego, z wyjątkiem Rzymian, którzy w swoim *ius civile* uznali powietrze tylko jako „*res omnium communis*“. Niemniej jednak zapoczątkowali oni w zarysie prawa lotniczego zagadnienie wolności powietrza z punktu widzenia prawnopublicznego. Glossatorzy zrobili słup powietrza dodatkiem do gruntu, leżącego pod nim, i stworzyli długo pokutującą w dziejach i prawie formułę „*dominus soli, dominus coeli*“. Patrząc jednak w karty dziejów, widzimy, że zagadnienie powietrza nie było rozpatrywane w duchu czasów. Długo traktowano je jako konieczny dodatek do gruntu, leżącego pod nim. Rzecz więc można, że ludzkość nie kwestjonowała jego niezawisłości, lecz że raczej nie zdawała sobie z tego sprawy. Zasady się utrwalają, dziś więc, w okresie dojrzewania idei wspólności dóbr, powietrze może być rozważane na podstawie wspomnianych teoryj samo dla siebie. N. p. powietrze w przypadku tranzytu, t. j. w przelocie bez lądowania, nie nadaje się do rozpatrywania jako własność ani suwerenność.

Te pojęcia pozwalają na korzystanie z praw wyjątkowych i wymagają od nowoczesnych reglamentacji prawnych specjalnych uwypukleń prawnych. Żadne państwo nie będzie dziś domagało się panowania prawnego właściciela z tytułu własności nad przestrzenią powietrzną. „Tempora mutantur“ i z dawnej „lex dura“ zostały tylko wspomnienia o władaniu przestrzenią przez jednostki w pojęciu prawa prywatnego. Zastąpiło je pojęcie prawno-publiczne.





