

MIECZYSLAW WOJTYNA

FORMA CZYNNOŚCI PRAWNEJ W PRAWIE LOTNICZYM

Zagadnienia kolizyjne

I. ZASADY MIĘDZYNARODOWEGO PRAWA PRYWATNEGO RZĄDZĄCE FORMĄ CZYNNOŚCI PRAWNYCH ZWIĄZANYCH Z ŻEGLUGĄ POWIETRZNĄ

Ważność czynności prawnych zaistniałych na pokładzie statku powietrznego wymaga co do ich formy należytego uregulowania na podstawie zasad międzynarodowego prawa prywatnego. Jak wiadomo, ludzie tworzą dzisiaj takie stosunki cywilnoprawne, które nie mieszczą się wyłącznie w granicach jednego obszaru prawnego, lecz wychodzą poza nie, wiążąc się z ustawodawstwem różnych państw, bo granice państwa nie pokrywają się zawsze z granicami stosowania jego praw, własne prawo może być stosowane poza własnym terytorium, podobnie jak obce prawo może być respektowane na terytorium własnym. W szczególniejszy sposób zagadnienie to staje się przedmiotowe gdy chodzi o obszar powietrzny i czynności prawne związane z żeglugą powietrzną. Normy międzynarodowego prawa prywatnego każdego państwa wskazując prawo właściwe dla międzynarodowych stosunków osobistych i majątkowych w zakresie prawa cywilnego, rodzinnego, opiekuńczego czy prawa pracy określają także zasady rządzące formą różnych czynności prawnych jako jeden z warunków ich ważności. W obrocie prawnym międzynarodowym powszechnie spotykamy dwie zasady właściwości w odniesieniu do formy: *locus regit actum* i *lex causae*. Za przyjęciem starej zasady *legis loci*, znanej już postglosatorom, najsilniej przemawiały zawsze potrzeby obrotu, ponieważ najłatwiej stosować się do prawa miejsca sporządzenia czynności prawnej. Kiedy natomiast zachodzą poważne trudności przy ustalaniu jej miejsca dokonania (np. w przypadku zawarcia umowy podczas podróży), stosuje się zasadę *legis causae*, która w XIX w., głównie dzięki Savigny'emu, zaczyna nabierać w prawie międzynarodowym prywatnym coraz większego znaczenia. Przemawia za nią m. in. to, że wskazane przez nią właściwe prawo jest istotnie najbliższe danej czynności prawnej, bo jeżeli forma stanowi tylko jeden z wymogów ważności czynności prawnej, nie zaś tylko jedyny, to powinna wraz z innymi wymogami

skuteczności podlegać jednemu i temu samemu prawu. Dlatego też spotykamy dość często wśród współczesnych ustawodawstw i w dzisiejszej praktyce takie przypadki, że respektując starą, tradycyjną zasadę *locus regit actum*, zestawia się ją alternatywnie z zasadą *legis causae* jako właściwością prawa właściwego dla samej czynności. Takie więc alternatywne zestawienie zasad spotykamy m. in. w przepisach wprowadzających kodeks cywilny niemiecki z 1896 r. Art. 11 tychże przepisów postanawia, że „formę czynności prawnej określa ustawa, normująca stosunek prawny, będący przedmiotem czynności prawnej; wystarczy jednak zachowanie ustawy miejsca, gdzie czynność została dokonana”. Podobne zestawienie znajdujemy w japońskiej ustawie kolizyjnej z 1898 r. (art. 8), chińskim rozporządzeniu z 5 VIII 1918 r., w nowym kodeksie cywilnym włoskim z 1942 r. (art. 26), dawnej polskiej ustawie o prawie międzynarodowym prywatnym z 1926 r. (art. 5) i międzydzielnicowym prawie prywatnym (art. 7), dawnej czechosłowackiej ustawie o prawie międzynarodowym prywatnym z 1948 r. (art. 7 i § 8).

Obecnie obowiązująca ustawa polska z dnia 12 XI 1965 r. (Dz. U. nr 46 poz. 290), w przepisie art. 12 określa, że „forma czynności prawnej podlega prawu właściwemu dla tej czynności. Wystarcza jednak zachowanie formy przewidzianej przez prawo państwa, w którym czynność zostaje dokonana”. Stosunek powyższych zasad właściwości w zakresie czynności prawnych i ich formy może kształtować się w różny sposób. Może polegać na tym, że wszystkie bez różnicy stosunki cywilnoprawne, wynikłe na pokładzie statku powietrznego, poddane zostaną prawu miejsca rejestracji tego statku. Tego rodzaju uregulowanie zawiera szereg ustawodawstw, m. in. art. 5 greckiej ustawy z 1931 r., ustawy syryjskiej z 1949 r., art. 6 ust. 2 dawnej belgijskiej ustawy lotniczej z 1919 r. i inne. Ten sposób uregulowania może jednak prowadzić do sprzeczności z zasadami prawa międzynarodowego prywatnego, bo stwarza jakieś specjalne reguły kolizyjne prawa lotniczego, absurdalne z punktu widzenia ogólnego. Weźmy dla przykładu taki przypadek: czy np. zdolność stron zawierających umowę na statku powietrznym mamy oceniać według prawa miejsca rejestracji statku? Czy to prawo ma też być właściwe do ustalenia porządku prawnego, według którego ma się dokonać spadkobranie po osobie zmarłej na pokładzie samolotu? Z tych względów współczesne ustawy, jak np. dawne polskie prawo lotnicze z 1928 r. w art. 58, ustawa belgijska z 27 VI 1937 r. w art. 10 ust. 1, wenezuelska z 13 VIII 1944 r. w art. 21 ust. 2 oraz szereg innych wybierają inne rozwiązanie. Do grupy tej należy również obecne polskie prawo lotnicze, które w art. 13 ust. 1 ustala prawo właściwe dla oceny stosunków cywilnoprawnych powstałych wskutek zdarzenia zaszłego na statku powietrznym w czasie lotu lub w czasie przebywania na obszarze nie podlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa, tak jak gdyby zdarzenie to nastąpiło w miejscu, w którym statek jest zarejestrowany. Stosuje się to również do formy czynności prawnej

(art. 13 ust. 2). A zatem ilekroć prawo międzynarodowe prywatne poddaje dane zdarzenie *legi loci*, prawem tym jest prawo miejsca zarejestrowania statku powietrznego.

Nie wszystkie więc stosunki prawne powstałe na pokładzie statku poddaje się właściwości prawa rejestru. W podanych wyżej przykładach zdolność osobistą i spadkobranie oceniamy według prawa ojczystego. Przy dokonywaniu czynności prawnych możliwy będzie wybór prawa, a przy interesującym nas zagadnieniu formy czynności prawnej będzie właściwe w zasadzie prawo właściwe dla samej czynności czyli *lex causae*. Właściwości prawa rejestru będą poddane zatem jedynie te stosunki cywilnoprawne, dla których prawo miejscowe byłoby normalnie właściwe.

Przypadki wyżej przykładowo wymienione nie przedstawiają żadnej osobliwości związanej z przestrzenią powietrzną, która by uzasadniała konieczność odrębnych rozważań. W zakres niniejszych dociekań wchodzi jedynie taki przypadek, w którym formą aktu prawnego dokonanego na pokładzie statku powietrznego rządzi *lex loci actus*.

Zgodnie z art. 992 holenderskiego kodeksu cywilnego zakazane jest obywatelom holenderskim sporządzanie testamentu holograficznego za granicą. Według tego prawa zagadnienie należy do zakresu zdolności prawnej jednostki. Ważność testamentu sporządzonego w tej formie przez obywatela holenderskiego w obcym kraju będzie uznana lub nie, w zależności od sądu, który daną sprawę będzie rozstrzygał¹. Na przykład obywatel holenderski pisze testament na francuskim statku powietrznym w czasie lotu Londyn—Paryż. Według prawa francuskiego zagadnienie formy testamentu nie stanowi wyjątku od stosowania reguły *locus regit actum*: prawo francuskie uznaje fakultatywność tej zasady, w każdym razie w odniesieniu do testamentu². Jeśli forma holograficzna testamentu jest uznana w państwie, w którym został on sporządzony, jego ważność jest respektowana. Zachodzi teraz pytanie, jakie miejsce należy uznać za miejsce sporządzenia testamentu, jeśli on został sporządzony na pokładzie statku powietrznego? Wystarczy tu dać tylko z miejsca narzucające się rozwiązanie: stosując zasadę prawa ojczystego, należy uznać za miejsce sporządzenia testamentu państwo, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany. Stosowane więc będzie w tym przypadku prawo francuskie. Testament będzie ważny co do formy. Nie będzie on ważny wobec sądu holenderskiego, gdyż prawo holenderskie stoi na stanowisku, że zagadnienie to zależy od zdolności osobistej stron, a ta w konsekwencji od ich statutu personalnego.

Powyższy przykład wskazuje, jak ważny jest statek powietrzny jako miejsce sporządzenia czynności prawnej. Będzie tu chodziło o zastoso-

¹ S. Arminjon, *Precis de droit international privé*, t. II, Paris 1949, s. 195. Por. także Z. Bartin, *Principes de droit international privé*, Paris 1932, s. 575.

² Niboyet, *Cours de droit international privé français*, wyd. 2, Paris 1949, s. 603.

wanie umownej *lex loci actus* we wszystkich przypadkach, w których *lex loci actus* będzie prawem właściwym. Powiedzmy już teraz, że tą umowną *lex loci* jest prawo państwa, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany. Już Instytut Prawa Międzynarodowego w r. 1911 wymagał posiadania przez statek tylko jednej przynależności państwowej³. Konwencja zaś o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisana w Chicago 7 XII 1944 r.⁴ dopuszcza przenoszenie decydującej o przynależności statku rejestracji z jednego państwa do drugiego i dodaje, że ma to się odbywać zgodnie z prawem danego państwa (art. 18 i 19) co należy rozumieć w ten sposób, że przy przenoszeniu rejestracji, a więc przy zmianie przynależności państwowej statku powietrznego właściwe jest zarówno prawo państwa, w którym statek powietrzny był zarejestrowany, jak i prawo państwa, w którym statek powietrzny będzie zarejestrowany wskutek przeniesienia rejestracji.

Niewątpliwa odrębność istniejącej w lotnictwie sytuacji faktycznej wymaga dostosowanego do niej odrębnego unormowania. I tak np. podstawą stosunków cywilnoprawnych w prawie lotniczym angielskim jest umowa stron. Jeżeli nie ma wskazanego przez strony prawa, wówczas następuje zastosowanie *legis loci contractus*, a w pewnych innych wypadkach właściwa jest *lex loci solutionis*. Nie przyjmuje się natomiast zasady właściwości prawa państwa przynależności statku⁵, jak to spotykamy w prawie morskim przy zastosowaniu zasady *legis banderae*.

Przepisy dotyczące czynności związanych z przewozem lotniczym zawarte są w *Cariage by Air Act* (1932) w odniesieniu do transportu wewnętrznego i międzynarodowego. Jeśli chodzi wyłącznie o przewóz międzynarodowy, to przepisy dotyczące czynności prawnych zawiera umowa angielska *Cariage by Air Act* (1950)⁶.

Radziecki kodeks lotniczy z 26 XII 1961 r. obowiązujący od 1 I 1962 r. postanawia, że do ZSRR należy zupełna i wyłączna suwerenność w przestrzeni powietrznej Związku, przez którą kodeks rozumie przestrzeń powietrzną położoną nad radzieckim terytorium lądowym i wodnym, włączając morze terytorialne określone prawem radzieckim i zawartymi przez ZSRR umowami międzynarodowymi⁷. Nauka⁸ i ustawodawstwo ra-

³ *Annuaire de l'Institut de Droit International*, 1911, s. 346.

⁴ Polska ratyfikowała tę konwencję (i z nią układ o tranzycie międzynarodowych służb powietrznych) 6 XI 1958 r., Dz. U. z 1959, nr 35, poz. 212, 213, 214. Była ona kilkakrotnie nowelizowana (zob. Dz. U. z 1963, nr 24, poz. 137). Na podstawie tej konwencji została utworzona Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego (ICAO — *International Civil Aviation Organization*).

⁵ Por. Showcross, *Beaumont, On Air Law*, wyd. 2, Londyn 1951, rozdz. 337, s. 310-311.

⁶ *Ibidem*, s. 311.

⁷ Art. 1; *Wiedomsti Wierchownogo Sowjeta Sojuza Sowietkich Socjalistycznych Rzespublik* z dnia 29 XII 1961 r., nr 52 (1087), poz. 538.

⁸ S. B. Kryłow, *Wozduschnoje prawo i jego polityko-ekonomiczeskije osnovy*,

dzieckie⁹ w odniesieniu do sporządzonych na statku powietrznym czynności prawnych i ich formy respektuje właściwości prawa państwa przynależności statku powietrznego (art. 10). Radziecki kodeks lotniczy postanawia jednak, że ZSRR nie uznaje z chwilą rejestracji statku w państwowym rejestrze cywilnym statków powietrznych ZSRR wszelkich poprzednich wpisów dokonanych w rejestrach statków powietrznych w innych państwach (art. 11).

II. FORMA CZYNNOŚCI PRAWNEJ W POLSKIM PRAWIE LOTNICZYM

Polska ustawa z 12 XI 1965 r., zawierająca prawo prywatne międzynarodowe, we wspomnianym już wyżej przepisie art. 12 zawiera łącznik o doniosłym znaczeniu, który od dawna wskazywał i dziś dalej wskazuje prawo właściwe dla szerokiego zakresu stosunków cywilnoprawnych. Chociaż zawarta w tym artykule zasada *locus regit actum* obowiązuje w Polsce w mniejszym stopniu niż w innych systemach prawnych, niemniej jednak działa jako reguła ogólna gdy chodzi o formę czynności prawnych. Nadmienić tu trzeba, że jeśli przy ustalaniu miejsca dokonania czynności prawnej natrafiamy na trudności i nie możemy tego miejsca wskazać, wówczas nie ma zastosowania *lex loci actus*. Niejednokrotnie też przeciw braniu pod uwagę miejsca sporządzenia czynności prawnej mogą przemawiać tego rodzaju względy, jak np. luźność nieistotnego, a często przypadkowego związku między czynnością prawną a prawem miejsca jej dokonania. W szczególniejszy sposób możemy się dziś spotkać z takimi przypadkami w odniesieniu do czynności prawnych zdziałanych na statku powietrznym w czasie żeglugi. Dlatego też prawo lotnicze każe je uważać za zdziałane w miejscu, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany. Zasadę tę stosuje się również do oceny formy czynności prawnej. Tak regulowało to zagadnienie dawne polskie prawo lotnicze¹⁰ i w podobny sposób reguluje, jak to w dalszym ciągu naszych rozważań zobaczymy obecne prawo lotnicze.

Prawo lotnicze z 1962 r.¹¹ jako *lex specialis* idzie w tym zakresie za naszym prawem międzynarodowym prywatnym, które występuje jako

Trudy Nauczno-issledowatielnogo Aeroinstituta, Leningrad 1931, s. 89 - 95. Por. także A. N. Makarov, który omawia to zagadnienie w: *Woprosy wozdusznego prawa* (praca zbiorowa), Moskwa 1927, s. 39 - 56, 76 - 85, 111 - 126, 139 - 149.

⁹ Jeżów, Sawiczew, *Nowoje w prawowom regulirowanii wozdusznych piewe-wozów w SSRR*, Sowietskoje Gosudarstwo i Prawo 1962, z. 5.

¹⁰ Art. 58 rozporządzenia prezydenta RP z dnia 14 III 1928 r. zawierał postanowienie: „Czynności prawne, zdziałane na statku powietrznym w czasie żeglugi, uważa się za zdziałane w miejscu, w którym statek jest zarejestrowany” (Dz. U. nr 31, poz. 294). Analogicznie to zagadnienie ujmował przepis art. 56 jednolitego tekstu prawa lotniczego, ogłoszonego w Dz. U. nr 69, poz. 437 z 1935 r.

¹¹ Dz. U. nr 32, poz. 153 z 1962 r.

lex generalis. Przepis art. 13 ust. 1 i 2 naszego prawa lotniczego stanowi, że prawo właściwe dla oceny stosunków cywilnoprawnych, powstałych wskutek zdarzenia na statku powietrznym w czasie lotu lub w czasie przebywania na obszarze nie podlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa, ustala się tak, jak gdyby zdarzenie to nastąpiło w miejscu, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany¹². Przepis ten stosuje się również do oceny formy czynności prawnej.

Jak wynika to z treści postanowienia cytowanego wyżej art. 13, formą czynności prawnej rządzi wyraźnie zasada *locus regit actum*. Przepis zawarty w art. 13 polskiego prawa lotniczego jest normą kolizyjną tak skonstruowaną, że działa w zakresie prawa międzynarodowego prywatnego i dotyczy wszelkiego rodzaju czynności prawnych. Norma ta nie poddaje zawsze i wprost danych czynności prawu obowiązującemu w miejscu zarejestrowania statku powietrznego, lecz tylko je umiejscawia. Słusznie więc stwierdza C. Berezowski, że przepis ten jest uważany właściwie „za normę kwalifikacyjną, nie zaś kolizyjną”. Zdaniem Berezowskiego, „rozumieć trzeba szerszą intencję ustawodawcy, który pragnął tu stworzyć normę kolizyjną, kazał stosować prawo miejsca rejestracji, co występuje w sposób niedwuznaczny w tym samym przepisie, kiedy chodzi o formę czynności prawnej (art. 13 ust. 2)”¹³.

Dla porównania warto nadmienić, że odmiennie natomiast przedstawia się to zagadnienie w prawie belgijskim. Art. 6 belgijskiej ustawy o prawie lotniczym z 1919 r. zawiera postanowienie, w myśl którego „stosunki prawne powstające między osobami w czasie żeglugi powietrznej są regulowane przez prawo belgijskie”. W polskim systemie prawnym przyjmuje się, że czynności prawne dokonane na statku w czasie żeglugi powietrznej podlegają temu prawu merytorycznemu, które jest dla nich

¹² Instytucja rejestru statku posiada doniosłe znaczenie. Wywołuje ona skutki prawne przez dokonanie wpisu statku w państwowym rejestrze statków powietrznych (niezależnie od wpisu praw prywatnych) oraz skutki, jakie wynikają z wpisania podmiotowych praw prywatnych w tym rejestrze. Zarejestrowanie statku powietrznego w pewnym państwie wytwarza między tym statkiem a państwem prawny związek, którego przejawy ujmuje bardzo często łącznie. Por. K. Przybyłowski, *Kilka uwag o znaczeniu rejestru statków powietrznych w zakresie praw rzeczowych*, Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny 1937, z. 4, s. 509 i n.).

Kiedy mówi się o „przynależności państwowej” statków powietrznych, ma się na uwadze silny związek (silniejszy od szeregu innych, jak mówi prof. Przybyłowski w cytowanej pracy, np. od związku zachodzącego między obszarem prawnym a rzeczą znajdującą się nad nim, a nawet na nim), który dotyczy przedmiotu praw i który zachodzi pomiędzy statkiem a państwem (miejscem) jego zarejestrowania. Węzła tego nie należy utożsamiać ze związkami, jakie łączą podmioty praw (osoby fizyczne lub prawne) z pewnym obszarem prawnym jakiegoś państwa. Należy tu podkreślić, że przez wpisanie statku powietrznego do rejestru państwowego ustanawia się jego przynależność państwową polską, jak to stanowi § 6 rozporządzenia wykonawczego ministra komunikacji z dnia 5 IV 1932 r. (Dz. U. nr 69, poz. 635).

¹³ C. Berezowski, *Międzynarodowe prawo lotnicze*, Warszawa 1964, s. 150 - 151.

właściwe według wskazań norm kolizyjnych polskiego prawa międzynarodowego prywatnego, z tym jednakże zastrzeżeniem, że tam gdzie te normy kolizyjne przewidują właściwość prawa miejsca sporządzenia czynności prawnej (np. zawarcie umowy, sporządzenie testamentu), zamiast niego będzie zastosowane prawo obowiązujące w miejscu zarejestrowania statku. Jeśli zaś umowa podlega prawu miejsca zamieszkania, w takim przypadku przepis art. 13 ustala również prawo właściwe dla oceny stosunków cywilnoprawnych.

Statek uważa się niejako za przedłużenie terytorium państwa, do którego on należy¹⁴ (polskie prawo dotyczące lotnictwa, powstałe w okresie międzywojennym, sformułowało nawet fikcję terytorium latającego w dekrecie o prawie lotniczym¹⁵). Szczególnie silnie działają te względy wówczas, gdy chodzi o czynności prawne działane na statku powietrznym zarówno w czasie lotu, jak również w czasie przebywania na obszarze nie podlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa. Dlatego też art. 13 polskiego prawa lotniczego określa je „jak gdyby zdarzenie to nastąpiło w miejscu, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany”, wykluczając w ten sposób działanie rzeczywistego prawa miejsca sporządzenia czynności, m. in. właśnie ze względu na trudność ustalenia i przypadkowość. Przynależność zaś państwową statku powietrznego określa się zależnie od tego, w którym państwie został on wpisany do rejestru wpisanego. Jeżeli statek powietrzny jest wpisany równocześnie do rejestrów różnych państw, uznaje się jedynie wpis, który nastąpił najwcześniej (art. 17 ust. 1 i 2 polskiego prawa lotniczego)¹⁶. Zasadą przyjętą przez nasze prawo lotnicze jest poddanie prawu polskiemu wszystkich (a więc również i obcych) statków powietrznych oraz rzeczy znajdujących się na tych statkach w czasie lotu w polskiej przestrzeni powietrznej i w czasie przebywania na terytorium Polski (art. 5).

Jeżeli natomiast czynność prawna podlega *legi causae*, wówczas jest dla nas obojętne, czy została zawarta na pokładzie statku powietrznego, czy na terytorium¹⁷ jako rzeczywistym miejscu, którego prawo rządzi daną czynnością¹⁸. W takim przypadku dla oceny formy tej czynności

¹⁴ Por. Flavio de Planta, *Principes de droit international privé applicables aux actes accomplis et aux faits commis à bord d'un aéronef*, Genève 1955, s. 56 i n. (Część ogólna, Lwów 1935, s. 144).

¹⁵ Tekst jednolity: Dz. Ust. nr 69 z 1935 r., poz. 437, art. 56 i 80.

¹⁶ Por. cenne uwagi z zakresu prawa cywilnego w związku z rejestrem statków powietrznych K. Przybyłowskiego, *Kilka uwag o znaczeniu rejestru statków powietrznych w zakresie praw rzeczowych* (Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny 1937, z. 4, s. 509-518); o przynależności państwowej statków por. C. Berzowski, op. cit., s. 101 - 108.

¹⁷ Flavio de Planta, op. cit., s. 57.

¹⁸ A. Makarów, *O kolizjach ustawodawstw w prawie lotniczym* (referat na 50 sesji Instytutu Prawa Międzynarodowego w Salzburgu w r. 1961, *Annuaire de l'Institut de Droit International*).

będzie właściwe prawo dla samej czynności. Czynności prawne wynikające z praw rzeczowych na statku powietrznym oraz na znajdujących się na nim rzeczach określa się według prawa państwa przynależności danego statku (art. 10 polskiego prawa lotniczego).

W odniesieniu do praw rzeczowych art. 10 polskiego prawa lotniczego stanowi normę specjalną dla zakresu prawa lotniczego. Przepis ten zawiera pewne odchylenie od zasad ogólnych zawartych w przepisie art. 24 § 1 ustawy o prawie międzynarodowym prywatnym z 1965 r.¹⁹ Zgodnie z przepisami tegoż artykułu prawa rzeczowe, których przedmiotem jest statek powietrzny jako rzecz ruchoma, musiałyby podlegać prawu tego państwa, na którym czy nad którym znajduje się w danym momencie. Takie rozwiązanie byłoby niesłuszne, gdyż związek statku z danym obszarem jest zbyt luźny i krótkotrwały oraz często może powodować trudności w ustalaniu obszaru danego państwa, zwłaszcza wtedy, gdy odbywa lot nad pełnym morzem jako obszarem nie podlegającym żadnemu zwierzchnictwu państwowemu. Dlatego też rzeczywiste położenie rzeczy powinien określać inny, bardziej miarodajny i właściwy łącznik, tj. prawo państwa przynależności statku powietrznego²⁰.

Obowiązujące obecnie nasze prawo lotnicze przyjmuje zasadę prawa lotniczego z 1928 r., zastępując jedynie łącznik miejsca rejestracji łączni-

¹⁹ Art. 24 § 1 ustawy o prawie międz. pryw. zawiera postanowienie następującej treści: „Własność i inne prawa rzeczowe podlegają prawu państwa, w którym znajduje się ich przedmiot” (Podobnie jak dawna ustawa o prawie międz. pryw. z 1926 r., ustawa o prawie międz. pryw. aktualnie obowiązująca pozostawia w dziedzinie prawa rzeczowego właściwości prawa państwa, w którym znajduje się rzecz).

²⁰ Sprawa międzynarodowego uregulowania praw rzeczowych (i wynikających z nich czynności prawnych i ich form) na statkach powietrznych była opracowana przez odpowiednich rzeczoznawców jeszcze w r. 1931, lecz doczekała się swego ujęcia umownego dopiero w konwencji o międzynarodowym uznaniu praw na statku powietrznym, podpisanej w Genewie 19 VI 1948 r. Por. *Zbiór konwencji lotniczych*, Warszawa 1951, s. 123 - 131. Polska nie przystąpiła do tej konwencji.

Przedmiotem umowy (konwencji) z 1948 r. jest wzajemne uznanie przez jej kontrahentów szeregu praw rzeczowych wymienionych w tej konwencji, jak np. prawa własności, prawa nabycia drogą kupna własności statku, przysługujące dzierżycielowi (posiadaczowi niesamoistnemu statku), prawa korzystania ze statku powietrznego w wykonaniu umowy najmu, przyznane na okres przynajmniej sześciu miesięcy, hipoteki, przewłaszczenia w celu zabezpieczenia i wszelkich podobnych praw ustanowionych umownie na statku powietrznym w celu zabezpieczenia wiarygodności. Konwencja ta wymaga m. in., aby prawa ostatnie były ustanowione zgodnie z prawem państwa rejestracji i były wpisane do rejestru w państwie rejestracji statku powietrznego (art. 1 ust. 1). Konwencja wymaga, aby wszelkie wpisy, które odnoszą się do statków powietrznych, były dokonywane w jednym i tym samym rejestrze. O dopuszczalności wpisu decyduje w ostatnim rzędzie państwo rejestracji, można bowiem odmówić wpisania takich praw, których nie wolno ustanowić według praw tego państwa (art. 2 ust. 1 i 3). Konwencja uznaje zasadę dostępności spisów dla wszystkich. Każdy może żądać wydania wypisów, odpisów lub uwierzytelnionych wyciągów, które do czasu przeprowadzenia dowodu przeciwnego, są dowodem co do treści ujawnionej w rejestrze (art. 3 ust. 2).

kiem przynależności państwowej, co trzeba uznać za słuszne, ponieważ przez rejestrację uzyskuje statek powietrzny swą przynależność państwową, która dopiero pociąga za sobą skutki w zakresie całokształtu praw związanych ze statkiem. Należy tu dodać, że przepis art. 10 traktuje o prawach rzeczowych na rzeczach, z czego wynika podleganie zawsze statku i rzeczy na nim prawu właściwemu ze względu na przynależność statku. Łącznik przynależności państwowej (w braku odmiennego przepisu) rozciąga się na polskie statki powietrzne i na rzeczy na tych statkach, jeżeli znajdują się one poza polską przestrzenią powietrzną i terytorialną. Prawo lotnicze przyznaje jednak pierwszeństwo prawu miejsca położenia rzeczy, jeżeli statek polski przebywa na terytorium obcego państwa. Natomiast prawo przynależności polskiej stosuje się tylko w dwóch przypadkach: jeżeli statek przebywa na obszarze nie podlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa i jeśli chodzi o wszelki lot poza granicami polskiej przestrzeni powietrznej, jak to określa przepis art. 6 polskiego prawa lotniczego.

Na gruncie opisanych wyżej zdarzeń prawnych przedstawiono w zasadzie ocenę formy czynności prawnych z zakresu polskiego prawa lotniczego, dokonywanych na statku powietrznym (art. 13 i in.). Należy z kolei poświęcić kilka uwag zagadnieniom formy czynności prawnych здійсnianych poza statkiem. Chodzi tu głównie o umowy o przewóz lotniczy. Przepis art. 12 polskiego prawa lotniczego z 1962 r., regulujący właściwe zagadnienie kolizyjne powstałe w związku z umowami o przewóz, stanowi, że do umów o przewóz lotniczy i inne usługi lotnicze oraz do roszczeń z tytułu szkód powstałych w związku z wykonywaniem tych umów stosuje się — jeżeli strony nie dokonały wyboru prawa — prawo polskie w następujących przypadkach: 1) jeżeli umowa została zawarta (*lex loci contractus*); 2) jeżeli podlega wykonaniu w Polsce (*lex loci solutionis*); 3) jeżeli ma być wykonana przez polską osobę prawną lub przez obywatela polskiego; 4) jeżeli umowa ma być wykonana przy użyciu (nawet częściowym) polskiego statku powietrznego.

Tak więc powyższy przepis daje szeroką możliwość stosowania prawa polskiego (*lex patriae*), ograniczoną tylko możliwością wyboru prawa przez zainteresowane strony. Wchodzi ono w grę właściwie zawsze, ilekroć tylko istnieje jakikolwiek łącznik wskazujący jego właściwość. Należy jednak dodać, że polskie prawo lotnicze (zgodnie z treścią art. 15 ust. 1)²¹ daje pierwszeństwo w rozstrzygnięciu kwestii przepisom zawartym w umowach międzynarodowych jako jednolitemu prawu międzynarodowemu prywatnemu. Tak szerokie określenie właściwości polskiej ustawy tłu-

²¹ Art. 15 ust. 1 polskiego prawa lotniczego postanawia: „Przepisy prawa lotniczego nie naruszają umów międzynarodowych obowiązujących Polskę w zakresie lotnictwa cywilnego”.

maczy się jako wyraz tendencji do jak najszerszego zastosowania systemu norm wzorowanego na ujednoczonych normach międzynarodowych²².

Najważniejsze wskazania co do formy i treści dokumentów przewozowych dla ruchu międzynarodowego podaje konwencja warszawska z dnia 12 X 1929 r. ze zmianami wprowadzonymi przez protokół zmieniający tę konwencję, podpisany w Hadze 28 IX 1955 r.²³ Rozdział II tej konwencji warszawskiej dotyczy dokumentów przewozowych: biletów podróży stanowiących (do chwili dania dowodu przeciwnego) dowód zawarcia i warunków umowy o przewóz osób (art. 3), kwitu bagażowego, stanowiącego dowód oddania bagażu do ekspedycji i warunków umowy o przewóz (art. 4), przewozowego listu lotniczego (art. 5-16), stanowiącego dowód zawarcia umowy o przewóz towaru i warunków tego przewozu (art. 11 ust. 1). Są to szczególnego rodzaju formy pisemne umów o przewóz lotniczy.

W państwach, w których uważa się umowę międzynarodową za część prawa krajowego, orzecznictwo przyjmuje tę samą zasadę w odniesieniu do konwencji warszawskiej. Przykładowo można tu podać wyroki sądu najwyższego stanu Nowy York z dnia 21 III 1945 r. lub z 1 IV 1955 r.²⁴, jak i wyroki niższych instancji, stwierdzające, że konwencja warszawska jako umowa międzynarodowa jest częścią prawa krajowego Stanów Zjednoczonych, mającą pierwszeństwo przed przepisami krajowymi. Orzecznictwo amerykańskie uważa także, że konwencja warszawska nie wymaga krajowych przepisów wykonawczych.

Należy tu podkreślić, że wpływ konwencji warszawskiej na późniejsze przepisy krajowe, był poważny; kształtowano je w omawianym zakresie na wzór przepisów warszawskich, a nawet są znane przykłady, kiedy prawo krajowe każe wyraźnie stosować przepisy konwencji do przewozów wewnętrznych. Tak reguluje sprawy np. prawo belgijskie, holenderskie, hiszpańskie, luksemburskie, szwajcarskie, czechosłowackie czy francuskie²⁵. Trzeba więc — jak wszystko na to wskazuje — i w naszej teorii i praktyce przyjąć zasadę, że polskie prawo lotnicze w zakresie zagadnień kolizyjnych wynikających z umów międzynarodowego przewozu lotniczego²⁶, przyznaje pierwszeństwo jednolitemu prawu międzynarodowemu²⁷.

²² M. Żylicz, *Elementy międzynarodowe w naszym prawie lotniczym*, Państwo i Prawo 1962, z. 10, s. 566 - 582.

²³ Dz. U. z r. 1933, nr 8 poz. 49; Dz. U. z 1934 r., nr 78, poz. 737 ze zmianami wprowadzonymi przez art. I - XVII protokołu ogłoszonego w Dz. U. z 1963 r. Załącznik nr 3 do nru 33, poz. 189.

²⁴ USAvR 45,39; jeśli chodzi o drugi wyrok por. IATA, Reports on Air Carriers Liability, nr 26.

²⁵ Nowe prawo czechosłowackie każe stosować nawet do krajowych przewozów lotniczych omawiane wyżej przepisy międzynarodowe, jeżeli chodzi o ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika (por. § 60 ustawy lotniczej z 24 IX 1956 r., Stirka zakonu republiki Československé, poz. 47).

²⁶ W myśl konwencji warszawskiej, za międzynarodowy przewóz lotniczy należy

Analiza omówionych wyżej przepisów obowiązującego obecnie w Polsce prawa lotniczego doprowadza do wniosku, że jeśli chodzi o art. 13 dotyczący czynności prawnych i ich formy, to zawiera on, podobnie jak większość polskich przepisów kolizyjnych, normę kolizyjną zupełną, która rozstrzyga o właściwości praw niezależnie od tego, czy chodzić będzie o prawo własne czy obce. Trzeba przy tym zaznaczyć, że jest rzeczą obojętną, jakie stanowisko zajmują w interesującej nas kwestii normy kolizyjne, które obowiązują w państwie, gdzie statek jest zarejestrowany. W zasadzie należy stosować polskie normy międzynarodowego prawa prywatnego, a uwzględniać obce normy tylko wówczas, gdy nasze normy zezwalają nam na to. Przepisy dawnej naszej ustawy o prawie międzynarodowym prywatnym z 1926 r. nie zezwalały w zasadzie na stosowanie obcych norm kolizyjnych²⁸. Ustawa obecnie obowiązująca (z 1965 r.), która określa prawo właściwe dla międzynarodowych stosunków osobistych i majątkowych w zakresie prawa cywilnego, rodzinnego i opiekuńczego oraz prawa pracy, wyraźnie natomiast postanawia, że przepisów tejże ustawy nie stosuje się, „jeżeli umowa międzynarodowa, której Polska Rzeczpospolita Ludowa jest stroną, postanawia inaczej” (art. 1 § 2)

*

Jak z powyższego widać — głównym czynnikiem służącym w prawie lotniczym do oceny różnych czynności prawnych i ich formy jest łącznik przynależności państwowej statku powietrznego. Trzeba stwierdzić dalej, że i inne łączniki spełniają nie mniejszą rolę. Duże znaczenie zastrzeżono dla autonomii woli. Obok tej zasady zaobserwować należy dążność do

uważać taki przewóz, w którym — zgodnie z umową stron — miejsce wyruszenia i miejsce przeznaczenia położone są albo na obszarze kontrahentów konwencji warszawskiej, albo nawet na obszarze jednego takiego państwa w razie przewidzianego zatrzymania na obszarze jakiegokolwiek innego państwa (art. 1 ust. 2) Międzynarodowej cechy przewozu lotniczego nie zmienia fakt przerwy w przewozie lub fakt przeładowania. Przelot, przez terytorium obce nie wpływa również na międzynarodową cechę przewozu lotniczego. Wspomniany przepis konwencji warszawskiej stwierdza nadto, że nie jest w rozumieniu konwencji przewozem międzynarodowym przewóz na obszarze jednego i tego samego kontrahenta, jeżeli nie jest przewidziane ładowanie na obszarze jakiegokolwiek innego państwa.

²⁷ Konwencja warszawska obowiązuje przeważającą większość państw kuli ziemskiej, a wśród nich m. in. Czechosłowację, Polskę, Rumunię, Węgry, ZSRR. Uzupełnieniem przepisów konwencji warszawskiej są postanowienia podpisanej w Guadalajara 18 IX 1961 r. konwencji, uzupełniającej konwencję warszawską i dotyczącej ujednoczenia niektórych przepisów odnoszących się do międzynarodowego przewozu lotniczego, wykonywanego przez osobę nie będącą przewoźnikiem umownym (por. C. Berezowski, op. cit., s. 32 i nast.). Konwencja ta nie zyskała jeszcze mocy obowiązującej.

²⁸ F. Zoll, *Międzynarodowe i między dzielnicowe prawo prywatne w zarysie*, Kraków 1945, s. 55. Por. także K. Przybyłowski, *Prawo prywatne międzynarodowe* (Część ogólna, Lwów 1935, s. 144).

wzmocnienia zasady terytorializmu zasadą prawa ojczystego. Powiązanie to przeprowadzono w sposób zapewniający większy zakres zastosowania prawa polskiego niż obcego, co wynika wyraźnie z treści przepisu art. 5 prawa lotniczego postanawiającego, że wszystkie statki powietrzne znajdujące się w Polsce oraz załogi, pasażerowie i rzeczy na tych statkach podlegają prawu polskiemu (terytorialność), chyba że prawo to stanowi inaczej.

Polskie prawo lotnicze okresu międzywojennego (1919 - 1939) ujmowało ten problem nieco inaczej. Obojętne było, gdzie statek powietrzny się znajdował. Nie działała tu żadna zasada terytorializmu, nakazująca stosowanie własnego prawa merytorycznego²⁹. Tak też ujmowały poruszone tu zagadnienie postanowienia umów międzynarodowych zawartych przez państwo polskie w okresie międzywojennym³⁰. Z postanowień tych wynikało wyraźnie, że w dziedzinie stosunków cywilnoprawnych w prawie międzynarodowym prywatnym bezsporna i powszechnie respektowana była i jest nadal reguła, że każde państwo kieruje się przepisami własnego porządku prawnego, a więc m. in. również własnymi normami kolizyjnymi, kiedy należy zastosować własne, a kiedy obce normy kolizyjne.

LA FORME DES ACTES JURIDIQUES DANS LE DROIT AÉRIEN

Les problèmes des conflits de lois

R é s u m é

Cette petite dissertation discute dans la première partie les principes du droit international privé régissant une forme de l'action juridique: locus regit actum et lex causae relativement aux actes liés à la navigation aérienne.

A la base du matériel comparé: des doctrines, de la législation et de la pratique judiciaire de quelques Etats ce travail montre l'importance de l'aéronef comme le lieu de l'accomplissement de l'acte juridique. On sait que les frontières de l'Etat ne sont jamais des frontières absolues de l'application de ses droits. Le propre droit peut être appliqué en dehors du propre territoire. De même le droit étranger peut être appliqué sur le propre territoire. Quand il s'agit de l'espace aérien, Fauteur discute les problèmes de l'accomplissement de l'acte juridique sous forme désignée

²⁹ Por. K. Przybyłowski, op. cit., s. 513.

³⁰ Por. m. in. art. 4 protokołu polsko-angielskiego z 13 VIII 1924 r. (ogłoszonego w Dz. U. nr 94, poz. 870 z 1924 r.); oraz przepisy art. 16 umowy polsko-szwedzkiej z 1 X 1925 r., ogłoszonej w Dz. U. nr 73, poz. 420 z 1926 r., art. 15 umowy polsko-duńskiej z 16 XII 1924 r. (Dz. U. nr 47, poz. 326 z r. 1925), art. 2 umowy polsko-niemieckiej z 28 VIII 1929 r. (Dz. U. nr 15, poz. 117 z r. 1934), umowy polsko-austriackiej z 10 IV 1930 r. (Dz. U. nr 65, poz. 512 z r. 1930), art. 2 umowy polsko-węgierskiej z 28 XI 1931 r. (Dz. U. nr 43, poz. 381 z 1934 r.). Po drugiej wojnie światowej Polska zawarła szereg umów z innymi państwami w sprawie komunikacji powietrznej, m. in. z Austrią, Bułgarią, Czechosłowacją, Danią, Finlandią, Francją, Rumunią, Szwecją, ZSRR.

par le droit donné dans le droit aérien de divers Etats (de l'Angleterre, Belgique, Tchécoslovaquie, France, Pays Bas, Pologne, Italie, URSS et d'autres), ce qu'établit la base de départ, dont l'auteur passe pour discuter dans la deuxième partie les problèmes indiqués dans le titre, mais déjà sur le plan de la disposition de l'article 13 du droit aérien polonais de 1962.

La disposition de cet article statue: „on établit le droit compétant pour qualifier les relations civiles-juridiques, nées en raison de l'événement sur l'aéronef durant le vol ou pendant le séjour sur le territoire qui n'est pas soumis à l'autorité d'aucun Etat comme si cet événement avait lieu là où l'aéronef est anrégistré (chap. I). La disposition du chapitre I est appliquée aussi pour qualifier la forme de l'acte juridique (chap. II)".

De l'analyse de la disposition de l'article 13 l'auteur tire la conclusion, que toutes les fois que le droit international privé soumet les actes juridiques donnés *legi loci*, on applique le droit du lieu de l'enregistrement de l'aéronef, mais sous réserve, qu'à la compétence du droit du registre ne seront soumis que les relations civiles-juridiques, pour lesquelles le droit de territoire est normalement compétant. Cependant tel événement juridique que la qualification de la capacité ou les droits de succession on qualifiera selon le droit national. Mais pour d'autres actes juridiques il sera possible le choix du droit. Or pour qualifier la forme de ces actes il sera compétent en principe le droit compétent pour l'acte lui-même (*lex causae*).