



Kazimierz Przybyłowski

KILKA UWAG O ZNACZENIU REJESTRU STATKÓW POWIETRZNYCH W ZAKRESIE PRAW RZECZOWYCH*

Jest to jedno z pierwszych opracowań z zakresu prawa lotniczego i jego styku z prawem prywatnym. Autor, to najmłodszy z trójki wybitnych cywilistów lwowskiej szkoły prawa prywatnego (obok Ernesta Tilla i Romana Longchamps de Bérier), który w 1936 r. zaangażował się w tworzone przez docenta Tadeusza Bigę Kursu Prawa Lotniczego przy kierowanym wtedy przez Przybyłowskiego Wydziale Prawa Uniwersytetu Jana Kazimierza we Lwowie. Opracowanie jest szkicem poruszającym gardłowe problemy prawa prywatnego i kolizyjnego związane z lotnictwem.

Pojęcia kluczowe: prawo lotnicze; prawo rzeczowe; prawo kolizyjne; Kazimierz Przybyłowski

I.

Zdajemy sobie dziś wszyscy sprawę z obecnej stale wzrastającej doniosłości lotnictwa. Zagadnienia z tego zakresu coraz częściej wpływają w praktyce, wymagając odpowiedniego unormowania. Należy przy tym patrzeć nie tylko na chwilę obecną, ale i w przyszłość.

* Są to fragmenty odczytu pt. *Charakterystyka współczesnego prawa prywatnego lotniczego*, który wygłosiłem dnia 22 kwietnia 1937 r. w Towarzystwie Prawniczym w Krakowie

Z łatwo zrozumiałych przyczyn starają się wszystkie państwa o możliwie najlepszy i najszybszy rozwój lotnictwa; otóż dla tego rozwoju nie jest bynajmniej obojętne, jaką jest treść zasad rządzących w tej dziedzinie. Dlatego też coraz większy nacisk kładzie się od pewnego czasu na należyłą ich kodyfikację. Dotyczy to (w różnej co prawda mierze) wszystkich działów, m.in. także tego, który określamy mianem prawa prywatnego lotniczego.

Badając stan prawny istniejący dziś w tej mierze w poszczególnych państwach, stwierdzimy istnienie całego szeregu specjalnych norm¹. Zauważyć warto, że pozytywne przepisy dotyczące lotnictwa objęły w pierwszym rzędzie różne dziedziny prawa publicznego. Unormowanie w zakresie prawno-prywatnych zagadnień zjawia się z reguły później i pozostaje na drugim planie; jest też zwykle bardziej fragmentaryczne i budzi wiele zastrzeżeń zwłaszcza z punktu widzenia techniki kodyfikacyjnej. Jeśli chodzi o treść — przedstawiają się owe specjalne normy normalnie jako odchylenia od zasad powszechnego prawa, przewidziane w kwestiach dotyczących tzw. „statków powietrznych”². Zazwyczaj nie są one należycie zharmonizowane, zarówno z sobą wzajemnie jako też w stosunku do prawa powszechnego; można to jednak usprawiedliwić z uwagi na sytuację istniejącą w danym kraju w czasie ich powstawania (tak np. w Polsce, wobec istnienia różnych systemów dzielnicowych); należy też pamiętać o trudnościach zachodzących przy uzgadnianiu działania przepisów zawartych w umowach międzynarodowych, będących wynikiem kompromisu między sprzecznymi zasadami rozmaitych systemów prawnych.

Charakterystycznym zjawiskiem jest postępujące powoli, ale stale tzw. „międzynarodowe ujednostajnienie” prawa prywatnego lotniczego. Chodzi tu w szczególności o ujednostajnienie zasad tego prawa w drodze umów międzynarodowych; dodać jednak należy, że pod ich wpływem ulegają niekiedy zmianom ustawowe przepisy poszczególnych państw. Dzieje się to pod naciskiem potrzeb życia; zwłaszcza obrót międzynarodowy (do którego obsługi statki

¹ W Polsce w grę wchodzi w pierwszym rzędzie rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z 14 marca 1928 o prawie lotniczym, którego tekst jednolity, uwzględniający późniejsze zmiany, zawiera Dziennik Ustaw Nr 69 poz. 437 z roku 1935.

Wśród obowiązujących obecnie w Polsce umów międzynarodowych dotyczących lotnictwa największe znaczenie w zakresie prywatno-prawnym ma Konwencja Warszawska z 12 października 1929 „o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego” (ogłoszona w Dzienniku Ustaw Nr 8 poz. 49 z roku 1933; por. nadto sprostowanie w Dz. Ust. Nr 78 poz. 737 z r. 1934).

² Rządziej zdarza się, że w tym zakresie tylko stwierdzają wyraźnie coś, co wynika już z treści przepisów powszechnego prawa cywilnego czy handlowego. Jeśli chodzi o pojęcie „statku powietrznego” — por. np. definicję zawartą w art. 4 rozp. Prez. o prawie lotniczym, wedle której „statkami powietrznymi są: balony, sterowce, samoloty, szybowce i inne tego rodzaju aparaty zdolne do unoszenia się w powietrzu i przewożenia ludzi lub rzeczy”.

powietrzne specjalnie się nadają) potrzebuje jednolitych norm. Na pierwszy plan wysuwają się dziś w kierunku prywatno-prawnym prace „Międzynarodowych konferencji prawa prywatnego lotniczego”³, przygotowane systematycznie przez „Międzynarodowy komitet techniczny ekspertów prawa lotniczego”⁴. Spośród pozytywnych wyników tych prac wskazać należy w pierwszym rzędzie na obowiązującą już konwencję, dotyczącą międzynarodowego przewozu lotniczego⁵.

Mówiąc o cechach charakterystycznych prawa prywatnego lotniczego nie można pominąć faktu, że w wielu kierunkach zaznaczył się w nim bardzo silny wpływ zasad wyrobionych w prawie morskim. Wprawdzie okres rozkwitu tendencji do takich zapożyczeń należy już do przeszłości; obecnie bowiem przeważa raczej tendencja do usamodzielnienia się prawa lotniczego, co jest w zasadzie słuszne, gdyż niewątpliwa odrębność istniejącej w lotnictwie sytuacji faktycznej wymaga dostosowanego do niej odrębnego unormowania. Niemniej jednak podkreślić należy, że w całym szeregu współczesnych systemów prawnych obowiązują różne prawa dla prawa prywatnego lotniczego, wyraźnie zaczerpnięte z prawa morskiego.

Przechodząc z kolei do omawiania poszczególnych najważniejszych instytucji współczesnego prawa prywatnego lotniczego, pozwolę sobie przede wszystkim zwrócić uwagę na rejestr aeronautyczny, mianowicie zarówno z uwagi na powszechne przyjęcie tej instytucji jako też ze względu na jej doniosłość. Pominę tu genezę, urządzenie rejestru, jego związek z zagadnieniem indywidualizowania statków w zakresie prawnopublicznym. Chodzić będzie natomiast o krótkie syntetyczne ujęcie prawnoprywatnego znaczenia omawianej instytucji, co w niniejszym artykule dozna jeszcze dalszego dwojakiego ograniczenia, mianowicie: a) do zakresu praw rzeczowych na statku, i to b) z punktu widzenia zasad polskiego prawa lotniczego.

II.

Z naciskiem podkreślić należy konieczność ścisłego odróżnienia:

1. skutków prawnych, jakie wywołuje dokonanie wpisu statku w państwowym rejestrze statków powietrznych (niezależnie od wpisu praw prywatnych);

³ Ponadto wspomnieć należy np. o pracach prowadzonych przez Comité juridique international nad „Code de l’air”.

⁴ „Comité international technique d’experts juridiques aériens” („Citeja”).

⁵ Wspomnianą wyżej w uwadze 1. Podpisano ją 12 października 1929 w wyniku obrad międzynarodowej konferencji, której przewodniczył prof. Lutostański. Zob. nadto ustawę z 20 kwietnia 1937 Dz. Ust. Nr 33 poz. 254, wyrażającą zgodę na ratyfikację konwencji rzymskiej z dnia 29 maja 1933, dotyczącej zajęcia zabezpieczającego statków powietrznych. Tę Konwencję ogłoszono w Dz. Ust. Nr 74 poz. 540.

2. od skutków, jakie wynikają z wpisania podmiotowych praw prywatnych w tym rejestrze.

Ad 1.: Fakt zarejestrowania statku powietrznego w pewnym państwie wytwarza między tym statkiem a państwem prawny związek, którego przejawy ujmuje się bardzo często łącznie, mówiąc (podobnie jak w prawie morskim) o „przynależności państwowej” statków powietrznych⁶ lub o ich „narodowości”. Od razu zaznaczyć trzeba, że chodzi tu o specjalnego rodzaju silny związek⁷ dotyczący przedmiotu praw, mianowicie zachodzący pomiędzy statkiem a państwem (i miejscem) jego zarejestrowania; węzła tego, mimo istnienia tendencji do personifikowania statków, nie można utożsamiać z węzłami, które łączą podmioty praw (osoby fizyczne czy prawne) z jakimś państwem (czy obszarem prawnym w obrębie państwa).

Wspomniany węzeł działa co do praw rzeczowych w sposób określony art. 55 rozp. o prawie lotniczym, który postanawia: „Prawa rzeczowe dotyczące statku powietrznego ocenia się według prawa obowiązującego w miejscu zarejestrowania statku”. Zaznaczyć należy:

- a) że jest to norma kolizyjna tak sformułowana, iż jednocześnie działa zarówno w zakresie prawa prywatnego międzynarodowego jak i międzydzielnicowego;
- b) że jest to tak zwana norma kolizyjna zupełna, która (podobnie jak poważna większość naszych norm kolizyjnych) rozstrzyga o właściwości praw niezależnie od tego, czy chodzić będzie o prawo własne, czy obce;
- c) że jest rzeczą obojętną, jakie stanowisko zajmują w tej kwestii normy kolizyjne obowiązujące w państwie, w którym statek jest zarejestrowany. Zasadniczo bowiem stosujemy nasze normy prawa prywatnego międzynarodowego, a tylko wówczas, gdy one nam na to pozwalają, uwzględniamy obce normy kolizyjne. Otóż w danym zakresie nie zezwala nam żaden przepis na stosowanie obcych norm kolizyjnych; w szczególności nie można powoływać się tu na przepisy o odesłaniu zawarte w art. 36 ustawy z 2 VIII 1926 Dz. Ust. Nr 101 poz. 581, gdyż prawo ojczyście, o którym tam mowa, odnosi się tylko do osób fizycznych i wcale nie jest równoznaczne z prawem miejsca zarejestrowania statku powietrznego;⁸
- d) że pojęcie praw rzeczowych „dotyczących” statku objąć może zarówno prawa rzeczowe na statku (których przed-

⁶ Por. § 6 rozporządzenia wykonawczego Ministra Komunikacji z 5 kwietnia 1932 (Dz. Ust. Nr 69 poz. 635) wedle którego „przez wpisanie statku powietrznego do rejestru państwowego... ustanawia się jego przynależność państwową polską”.

⁷ Silniejszy niż szereg innych np. niż związek zachodzący między obszarem prawnym a rzeczą znajdującą się nad nim, a nawet na nim.

⁸ Por. moje Prawo prywatne międzynarodowe. Część ogólna. Luów, 1935, § 16 zwłaszcza na s. 144.

miotem jest wprost statek) jako też prawa rzeczowe na tych prawach;⁹

- e) prawo merytoryczne (chodzi tu głównie o przepisy prawa cywilnego) obowiązujące w miejscu zarejestrowania statku należy zastosować bez względu na to, czy dane prawa rzeczowe są tam wpisane w rejestr, czy nie. Albowiem nie wpis tych praw podmiotowych, lecz jedynie rejestracja statku decyduje o właściwości pewnego systemu prawnego wedle treści omawianego tu art. 55 ;
- f) że jest to norma kolizyjna specjalna dla zakresu prawa lotniczego, zawierająca odchylenie od zasad ogólnych przewidzianych art. 6 ustawy z 2 VIII 1926 Dz. Ust. Nr 101 poz. 581 oraz w art. 8 ustawy z 2 VIII 1926 Dz. Ust. Nr 101 poz. 580. Dlaczego? Ponieważ prawa rzeczowe, których przedmiotem jest statek powietrzny (będący rzeczą ruchomą) musiałyby wedle owych ogólnych zasad podlegać systemowi prawnemu tego obszaru, na którym czy nad którym statek rzeczywiście się znajduje w danej chwili, co 1. z reguły byłoby niesłuszne z uwagi na zbyt luźny i krótkotrwały związek statku z danym obszarem — 2. nieraz powodowałoby trudności w ustaleniu obszaru — 3. czasem zaś nie dawałoby w ogóle rozwiązania, np. w razie lotu nad pełnym morzem. Dlatego rolę rzeczywistego „położenia rzeczy” objął tu inny, bardziej istotny łącznik, a mianowicie zarejestrowanie statku;
- g) nie ma w tym względzie znaczenia fakt, gdzie się statek rzeczywiście znajduje. Np. prawa rzeczowe dotyczące statku znajdującego się w Polsce, ale zarejestrowanego we Włoszech będziemy oceniali wedle prawa włoskiego. Nie działa w tym przypadku tzw. zasada „terytorialna” nakazująca stosowanie własnego prawa merytorycznego, czy w ogóle czy też z ograniczeniem do tego co znajduje się na własnym terytorium; dodać należy przy tej sposobności, że także poza omawianą tu dziedziną nie występuje ona w roli jakiejś panującej zasady w naszym prawie prywatnym międzynarodowym (ani powszechnym ani lotniczym).

Tego stanu rzeczy, wynikającego z obowiązujących przepisów ustawowych, nie zmieniły żadne postanowienia rozporządzeń wykonawczych¹⁰.

⁹ Nasuwają się tu różne zagadnienia ogólne, które wychodzą poza ramy prawa lotniczego, gdyż dotyczą bądź cywilistycznych konstrukcji, bądź też problemu kwalifikacji w dziedzinie prawa prywatnego międzynarodowego. W tej ostatniej kwestii por. np. artykuł Zolla w Encyklopedii prawa prywatnego (tom II na str. 892, a specjalnie co do pojęcia praw rzeczowych, tamże na str. 904 i nast.) oraz moje „Prawo prywatne międzynarodowe”, część ogólna, 1935, § 7.

¹⁰ Niesłusznie zalicza Hirschberg (w *Rechvergleicheodes Handwörterbuch*, tom V, Berlin, 1936, s. 304) polski system do rzędu tych, w których obowiązuje zasada terytorialna, przy czym dla poparcia swej tezy powołuje się na § 8 rozporządzenia z 15 maja 1929. Za-

Nie zmieniają go również postanowienia wielu umów międzynarodowych, wspominające o zastosowaniu przepisów państwa, gdzie statek się znajduje¹¹. Nie zawierają one bowiem żadnych specjalnych norm kolizyjnych prawa prywatnego międzynarodowego; w ogólności o ile chodzi o sferę prawnoprywatną dopatrzeć się można w nich co najwyżej (samo przez się rozumiejącego się) prawidła, że każde państwo kieruje się przepisami własnego porządku prawnego, a więc m. in. także własnymi normami kolizyjnymi, które określają, kiedy należy zastosować własne, a kiedy obce normy merytoryczne;

- h) Może się zdarzyć, że statek jest równocześnie zarejestrowany w dwu lub więcej państwach. Jak długo ten stan istnieje¹², należy zdaniem moim w razie zbiegu rejestracji pol-

znaczyć należy jednak, że a) rozporządzenie o które tu chodzi (Dz. Ust. poz. 463 z roku 1929) zostało już uchylone przez rozp. z 14 marca 1934 Dz. Ust. Nr 28 poz. 255; b) nawet wtedy, kiedy jeszcze obowiązywało, nie można było zdaniem moim wyprowadzać takich wniosków z jego postanowień, przynajmniej w zakresie prawnoprywatnym (zarówno z uwagi na treść tych postanowień jako też ze względu na ich charakter jako rozp.).

¹¹ Mam tu na myśli przepisy tego rodzaju, jak np. art. 4 protokołu polsko-angielskiego z 13 VIII 1924 ogłoszonego w Dz. Ust. Nr 94 poz. 870 z r. 1924; w art. 16 umowy polsko-szwedzkiej (1 X 1925 ogłoszonej w Dz. Ust. Nr 73 poz. 420 z r. 1926), art. 15 umowy polsko-duńskiej (16 XII 1924, Dz. Ust. Nr 47 poz. 326 z r. 1925) lub polsko-holenderskiej (4 XI 1925 — Dz. Ust. Nr 108 poz. 634 z r. 1926), art. 2 umowy polsko-niemieckiej (28 VIII 1929 Dz. Ust. Nr 15 poz. 117 z r. 1934), art. 8 umowy polsko-austriackiej (10 IV 1930 Dz. Ust. Nr 65 poz. 512 z r. 1930) art. 2 umowy polsko-węgierskiej (28 XI 1931 Dz. Ust. Nr 43 poz. 381 z r. 1934). Tak np. czytamy w polskim tekście art. 8 wyżej wspomnianej umowy polsko-austriackiej z 10 IV 1930, co następuje:

„Przedsiębiorstwa lotnicze i statki powietrzne jednego z Umawiających się Państw, ich załoga, pasażerowie i ładunek podlegają na obszarze drugiego Umawiającego się Państwa obowiązującym w danym czasie na jego obszarze przepisom, a w szczególności przepisom ogólnym o żegludze powietrznej, o ile one się stosują do wszystkich obcych statków powietrznych niezależnie od ich przynależności państwowej, przepisom o dokumentach koncesyjnych, dalej przepisom celnym i dotyczącym innych opłat, zakazów przywozu i wywozu, przewozu osób i towarów, bezpieczeństwa i porządku publicznego oraz przepisom zdrowotnym i paszportowym. Podlegają one również innym przepisom, wynikającym z obowiązującego w danym czasie ustawodawstwa ogólnego” (zauważyć należy, że słowu „przepisom” odpowiada słowo „Verpflichtungen” w niemieckim, również autentycznym tekście umowy; na ogół też mówią o „obowiązках” analogiczne ustępy innych tego rodzaju umów międzynarodowych).

Żadnych specjalnych norm prawa prywatnego międzynarodowego nie zawierają również przepisy, wedle których przedsiębiorstwa żeglugi powietrznej będą obowiązane „do podporządkowania się w drugim państwie wszystkim... ustawom, rozporządzeniom i zarządzeniom” — jak to postanawia np. art. 11 umowy polsko-bułgarskiej z dnia 7 kwietnia 1931 r. (Dz. Ust. Nr 13 poz. 80 z r. 1932) i inne podobne przepisy umów dotyczących eksploatacji linii komunikacji lotniczej zawarte np. w art. 10 umowy polsko-greckiej (22 IV 1931 ogłoszonej w Dz. Ust. Nr 39 poz. 402 z r. 1932) lub w art. VIII umowy polsko-francuskiej (2 VIII 1930 ogł. w Dz. Ust. Nr 22 poz. 131 z r. 1931) lub w art. 10 umowy polsko-rumuńskiej (9 V 1930 Dz. Ust. Nr 93 poz. 725 z r. 1930) lub w art. V umowy polsko-czechosłowackiej (15 IV 1926 Dz. Ust. Nr 86 poz. 768 z r. 1927).

¹² Inna rzecz, że dąży się do uniknięcia tego anormalnego stanu. I tak u nas mogą być wpisane do rejestru statki „o ile nie są wpisane do rejestru zagranicznego” (art. 10 rozp. Prez. o prawie lotniczym; por. też § 2 i § 4 l. 6 i 7 rozp. Min. Komunikacji z 5 kwietnia 1932 r. Dz. Ust. Nr 69 poz. 635); gdyby zaś stwierdzono po wpisie, że statek wpisany jest do rejestru zagranicznego, zostanie z polskiego rejestru niezwłocznie skreślony na wniosek lub z urzędu (art. 14 rozp. Prez., § 11 cyt. rozp. Min. Komunikacji).

skiej i obcej brać pod uwagę tylko tę pierwszą; w razie zaś zbiegu kilku obcych rejestracji należałoby uznać za decydującą rejestrację w tym państwie, z którym statek w danym przypadku pozostaje (przy uwzględnieniu istniejącej w danym przypadku sytuacji faktycznej) w najściślejszym związku (najczęściej będzie to państwo, w którym nastąpiła ostatnia rejestracja).

W uwagach powyższych chodziło o naszkicowanie prawnych skutków rejestracji statku w zakresie praw rzeczowych. Dlatego poza obrębem omawianych tu zagadnień pozostaje¹³:

- aa) kwestia prawnej sytuacji statków niezarejestrowanych¹⁴;
- bb) kwestia wpływu rejestracji wychodzącego poza zakres specjalnych zagadnień prawa rzeczowego¹⁵.

III.

Ad 2.: Od wyżej omawianych zagadnień odróżnić należy pytanie dotyczące znaczenia, jakie ma wpis praw rzeczowych, dokonany w państwowym rejestrze statków powietrznych.

¹³ Szczupłe ramy, w których musi być zamknięty niniejszy artykuł, powodują konieczność pominięcia także całego szeregu innych spornych kwestii (tak np. tych, które wyłaniają się na tle przepisów rozporządzenia Ministra Komunikacji z 5 kwietnia 1932 Dz. Ust. Nr 69 poz. 635).

¹⁴ Przy czym należałoby odróżnić: a) statki, których się w ogóle nie wpisuje do państwowego rejestru st. powietrznych — b) od statków, które nie zostały wpisane, choć podlegają rejestracji wedle obowiązujących przepisów. Uboicznie zaznaczę, że w pierwszym przypadku istnieją inne kryteria, które decydują o przynależności statku do danego państwa — co tu zdaniem moim powinno też decydować o właściwości prawa. A więc np. w zakresie stosunków rzeczowych, gdy chodzi o polskie wojskowe statki powietrzne (por. art. 3, 5, 7 rozp. o prawie lotniczym), stosować należy to samo prawo polskie, które jest miarodajne dla innych naszych statków powietrznych (tj. prawo obowiązujące w miejscu, gdzie się prowadzi rejestr).

¹⁵ Należy tu przede wszystkim art. 56 rozp. o prawie lotniczym, wedle którego „czynności prawne, działane na statku powietrznym w czasie żeglugi, uważa się za działane w miejscu, w którym statek jest zarejestrowany”. Nie wdając się w obszerniejsze omawianie wspomnianego przepisu, to tylko zaznaczę, że norma ta (dotycząca wszelkiego rodzaju czynności prawnych, a więc mająca znaczenie dla różnych dziedzin prawa cywilnego) nie poddaje zawsze i wprost owych czynności prawu obowiązującemu w miejscu zarejestrowania statku, lecz tylko je tam umiejscawia. (Odmienne natomiast postanawia np. art. 6 belgijskiej ustawy z r. 1919, wedle której „les rapports de droit qui se forment entre personnes à bord d’un aéronef belge en vol son t régis par la loi belge”; inna rzecz, jak się to interpretuje). Z tego wynika, że czynności prawne działane na statku w czasie żeglugi podlegają temu prawu merytorycznemu, które jest dla nich właściwe wedle treści norm kolizyjnych powszechnego naszego prawa prywatnego międzynarodowego i międzydzielnicowego, z tą tylko zmianą, iż tam, gdzie owe normy kolizyjne przewidują właściwość prawa miejsca sporządzenia czynności prawnej (np. zawarcia umowy) — wejdzie zamiast niego w grę prawo obowiązujące w miejscu zarejestrowania statku. Nieściśle więc pisze Hirschberg (w *Rechtsvergleichendes Handwörterbuch*, V, s. 305), że w Polsce... „sollen für die rechtlichen Beziehungen zwischen Insassen eines Luftfahrzeuges stets die Gesetze des Registerstaates massgebend sein“. I tak jeśli umowa podlega (np. wedle art. 9 ustawy z 2 VIII 1926 Dz. Ust. Nr 101 poz. 581) prawu miejsca zamieszkania stron — w takim razie nic w tym względzie nie zmienia art. 56 rozp. o prawie lotniczym.

Powszechnie bowiem (m. i. także i w Polsce) spotykamy się z tym zjawiskiem, że w rejestrze lotniczym ujawnia się różne prywatno-prawne stosunki, dotyczące statku powietrznego, a to przede wszystkim prawa rzeczowe na tym statku¹⁶. W szczególności wedle art. 12 rozp. Prez. o prawie lotniczym wpisuje się do rejestru państwowego st. p.: „1. imię, nazwisko lub firmę właściciela i jego siedzibę, 2. prawa rzeczowe do statku i jego najem”; ponadto art. 57 tegoż rozp. wspomina o wpisie oddania statku przez właściciela „innej osobie do użytku na jej własny rachunek”. Wedle zaś § 8 rozp. Ministra Komunikacji z 5 kwietnia 1932 (Dz. Ust. Nr 69 poz. 635) „wpisaniu do rejestru państwowego podlegają następujące zmiany, dotyczące statku powietrznego:

- a) sprzedaż, cesja lub inny przelew prawa własności statku powietrznego,
- b) wynajem statku lub oddanie go do użytku innej osobie na jej własną odpowiedzialność (użytkowanie)”.

Otóż — pomijając kwestię osobliwej stylizacji powyższych przepisów¹⁷ — stwierdzić należy, że wpisy nie mają u nas znaczenia konstytutywnego¹⁸ ani co do własności¹⁹, ani co do innych praw rzeczowych

¹⁶ Rozpatrywana tu kwestia wiąże się z ogólniejszym problemem ujawniania stosunków prawnych (głównie praw rzeczowych) dotyczących rzeczy ruchomych, — na podobieństwo tego, co już od dłuższego czasu dość powszechnie wprowadzono odnośnie do nieruchomości. Potrzeba takiego ujawniania praw w specjalnych księgach publicznych (zwanym w tym przypadku zwykle rejestrami) daje się coraz silniej odczuwać co do ruchomości pewnego rodzaju, mianowicie zwłaszcza co do tych, które mają większe znaczenie społeczno-gospodarcze, nie są przeznaczone do szybkiego swobodnego obrotu „z rąk do rąk”, a których tożsamość zarazem da się dość łatwo ustalić. W związku z tym można stwierdzić we współczesnych systemach prawnych (także w Polsce) stałą tendencję do wprowadzania w coraz szerszej mierze specjalnych rejestrów dla pewnych ściśle określonych kategorii ruchomości, — przy czym jednak zachodzą między tymi systemami liczne różnice, tak np. co do organizacji rejestru lub co do listy tych ruchomości (tak np. od dawna rozpowszechnił się rejestr okrętowy, ostatnio zaś lotniczy; natomiast różnie się sprawa przedstawia np. co do rejestru statków żeglugi śródlądowej, dalej co do rejestru rolniczego, drzewnego, ostatnio zaś co do rejestru samochodowego), następnie co do zakresu praw objętych rejestracją (czy tylko uprawnienia zastawnicze czy także inne i jakie?) lub też co do prawnego znaczenia wpisów (czy deklaratoryjne czy też konstytutywne, bądź tylko w stosunku do osób trzecich, bądź także *inter partes*).

¹⁷ Nie trzeba tłumaczyć, dlaczego żaden prawnik a specjalnie cywilista nie może się nią zachwycać (por. np. tautologię: „cesja lub inny przelew”, zestawienie tego ze sprzedażą, brak wzmianki w rozporządzeniu Min. o innych prawach rzeczowych, zagmatwaną sprawę oddania statku do użytku jakiejś osobie na jej „rachunek” czy „odpowiedzialność”).

¹⁸ Nie można jednak posuwać się do twierdzenia, że wpisy nie mają żadnego znaczenia w sferze prawnoprywatnej. Twierdzenie to byłoby niesłuszne, gdyż np. wedle art. 57 ust. 2 rozp. Prez. o prawie lotniczym wpis decyduje o odpowiedzialności odszkodowawczej o tyle, że „właściciel statku jest wolny od odpowiedzialności, jeżeli oddał statek innej osobie do użytku na jej własny rachunek, a oddanie statku wpisane zostało do rejestru państwowego. W tym przypadku odpowiedzialność ponosi osoba, która wzięta od właściciela statek do użytku na własny rachunek”.

¹⁹ Wprawdzie § 6 rozp. Min. Komunikacji z 5 kwietnia 1932 (Dz. Ust. nr 69, poz. 635) wyraża się, że przez wpis „określa się właściciela” statku, jednakże zarówno z przepisów rozp. Prez. o prawie lotniczym, jako też z innych przepisów wspomnianego rozp. Min.

wych (w szczególności nie wprowadziło ustawodawstwo polskie tzw. hipoteki lotniczej), tak, iż nabycie i utrata tych praw na statkach powietrznych polskich następuje wedle ogólnych zasad prawa prywatnego, odnoszących się do rzeczy ruchomych²⁰.

Taki sam system istnieje współcześnie w bardzo wielu państwach. Odczuwa się jednak, że przepisy prawa powszechnego przewidziane dla ruchomości, nie zawsze są w tej mierze odpowiednie dla statków powietrznych, które ze względu na swą wartość, wielkość i sposób użytkowania przedstawiają się jako ruchomości bardzo specjalnego rodzaju, wymagające odrębnego traktowania. Dlatego też pojawiły się tendencje do zmiany tego stanu, m. in. właśnie przez nadanie wpisom do rejestru lotniczego charakteru konstytutywnego²².

Pierwotny druk: „Ruchu Prawniczego,
Ekonomicznego i Socjologicznego” 1937, s. 509*-518*.

Dziękujemy za zgodę na przedruk Pani Janinie Domoń.

wynika, że własność nabywa się i traci bez względu na wpis, tak, iż kwestia, kto jest wpisany jako właściciel, nie przesądza kwestii, kto w rzeczywistości jest właścicielem.

²⁰ W szczególności (o czym już wyżej była mowa) w grę tu wejdą normy prawne obowiązujące w Warszawie (por. art. 55 rozp. o pr. lotn.).

²¹ Podobnie się sprawa przedstawia także z punktu widzenia prawa egzekucyjnego, gdyż kodeks postępowania cywilnego nie zawiera specjalnych przepisów o egzekucji ze statków powietrznych (takich np., jakie są przewidziane dla statków morskich i statków żeglugi śródlądowej w art. 741 kpc.).

²² Tak np. we Włoszech, gdzie prócz ważnego tytułu wymaga się także wpisu do rejestru; wpis jest jednym z wymogów koniecznych do nabycia praw rzeczowych i w tym sensie ma znaczenie prawotwórcze nie tylko w stosunku do osób trzecich (jak jest np. we Francji), ale także między stronami. Zasada ta odnosi się do przejścia prawa własności, a nadto do wszelkich czynności dotyczących „ustanowienia, zmiany i zięczenia się praw rzeczowych” (także hipoteki aeronautycznej). Jest bardzo prawdopodobne, że ta koncepcja ma przyszłość przed sobą, mimo trudności, które się wyłaniają (np. ostatnio spzeciwy w toku obrad Międzynarodowego komitetu ekspertów prawa prywatnego lotniczego).