



PRAWO LOTNICZE

MIĘDZYNARODOWE KONWENCJE PRAWA LOTNICZEGO

© www.whiteplanes.com

**Teoretyczny Kurs Szybowcowy i Samolotowy
Aeroklubu Łódzkiego**

Co to jest prawo międzynarodowe?

- **Zespoły norm regulujących współpracę pomiędzy poszczególnymi państwami**
 - zawarte w międzynarodowych konwencjach sygnowanych przez poszczególne państwa
 - Ustawa Zasadnicza i ustawy parlamentarne państw sygnatariuszy dostosowywane są do zapisów konwencji
 - nad przestrzeganiem zapisów konwencji czuwają powołane do tego celu organizacje międzynarodowe
- **Zrzeszanie się państw w organizacjach międzynarodowych (ONZ, UNESCO)**
- **Współpraca w oparciu o system ambasadorów**
- **Zrzeszanie się państw w wielkich, ponadnarodowych strukturach polityczno-gospodarczych (EWG/EU, RWPG, NAFTA)**

Pierwsze próby kodyfikacji lotnictwa

- **Kongres Aeronautyczny przy Powszechnej Wystawie Międzynarodowej – Paryż 1889.**
 - zasada wzorowana na koncepcji wolności mórz Hugo de Grotta zakładająca całkowitą swobodę żeglugi powietrznej.
- **Pierwsze naruszenia przestrzeni powietrznej obcego państwa i pierwsze związane z tym faktem zestrzelenie balonu– 1904.**
- **Użycie lotnictwa do celów bojowych 1914 – 1918.**
- **Konieczność przyjęcia zasady suwerenności przestrzeni powietrznej.**

Konwencja Paryska 1919 r.

- **Podpisana 13 października 1919 r. na konferencji pokojowej po zakończeniu I Wojny Światowej.**
- **Wprowadziła zasadę suwerenności przestrzeni powietrznej nad terytorium lądowym i wodami terytorialnymi danego państwa.**
- **Wprowadziła zasadę przynależności państwowej i rejestracji statku powietrznego.**
- **Ustaliła wymagania dotyczące kwalifikacji załóg.**
- **Ustaliła warunki wykonywania lotów w przestrzeni powietrznej państw sygnatariuszy:**
 - procedury odlotu, przelotu i lądowania,
 - możliwości ograniczenia wlotu w przestrzeń powietrzną.

Konwencja Paryska 1919 r.

- Przewidując burzliwy rozwój lotnictwa cywilnego powołała do życia CINA – „Commission Internationale de la Navigation Aérienne, po polsku – Międzynarodową Komisję do spraw Żeglugi Powietrznej.
- Główną wadą konwencji był brak szczegółowych wytycznych dotyczących przepisów wewnętrznych państw sygnatariuszy.
- Podpisana przez 33 państwa, w tym Polskę
- Podpisanie Konwencji Paryskiej odmówiły: USA, ZSRR, Niemcy, Chiny, Brazylia i pokonane w I Wojnie Światowej państwa bałkańskie.

Dokumenty wzorowane na Konwencji Paryskiej



■ Konwencja iberoamerykańska

- Podpisana w Madrycie 1. listopada 1926 r.
- Sygnowana przez Hiszpanię, Portugalię, Meksyk, Paragwaj, Costa-Ricę i Dominikanę.

■ Konwencja hawańska

- Podpisana w 1928 r.
- Sygnowana przez państwa Ameryki Północnej i Środkowej.

Konwencja Warszawska 1929 r.

- **12. października 1929 r.**
- **„Konwencja o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego”**
 - **wprowadziła definicję transportu międzynarodowego i tylko takiego transportu dotyczyła**
 - **obejmowała przewóz zaczynający się i kończący na terytorium państwa - sygnatariusza konwencji**
 - **przewóz pomiędzy państwami trzecimi lub w obrębie jednego państwa nie podlegał konwencji**
 - **wprowadziła pojęcie dokumentów przewozowych:**
 - bilet dla pasażera**
 - kwit bagażowy**
 - list przewozowy dla ładunków cargo**
 - **określiła górną granicę odpowiedzialności za szkody wyrządzone w transporcie lotniczym (obecnie 75 000 USD)**

Konwencja Warszawska 1929 r.

- Bezpośrednio po konferencji konwencję podpisało 13 państw
- Do chwili jej zamknięcia – 31 stycznia 1930 r - kolejnych 10
- Po II Wojnie Światowej wprowadzono do konwencji warszawskiej szereg poprawek, najważniejsze z nich to:
 - Protokół Haski z 1955 r.
 - Konwencja Guadalajarska z 1961 r.
(zostaną omówione później)
- **Konwencja warszawska jest najstarszą, obowiązującą konwencją międzynarodowego prawa lotniczego!!!**

Międzynarodowa Konwencja Sanitarna



- **Podpisana w Hadze w kwietniu 1933 r.**
- **W 1941 i 1944 roku doczekała się dwóch poprawek uchwalonych w Waszyngtonie**
- **Oficjalnie obowiązuje do dziś, choć w praktyce jej zapisy zostały zastąpione przepisami Międzynarodowej Organizacji Zdrowia (WHO) z roku 1951.**

Konwencje Rzymskie z 1933r.

- **"Konwencja o Zajęciu Zabezpieczającym Statków Powietrznych"**
- **Podpisana 29 maja 1933 roku.**
- **Zmodyfikowana w roku 1963**
- **Chroni statki powietrzne używane w międzynarodowym transporcie lotniczym od zajęcia w związku z roszczeniami cywilnymi, zanim roszczenia te nie zostaną rozpatrzone we właściwym trybie.**

Konwencje Rzymskie z 1933r.

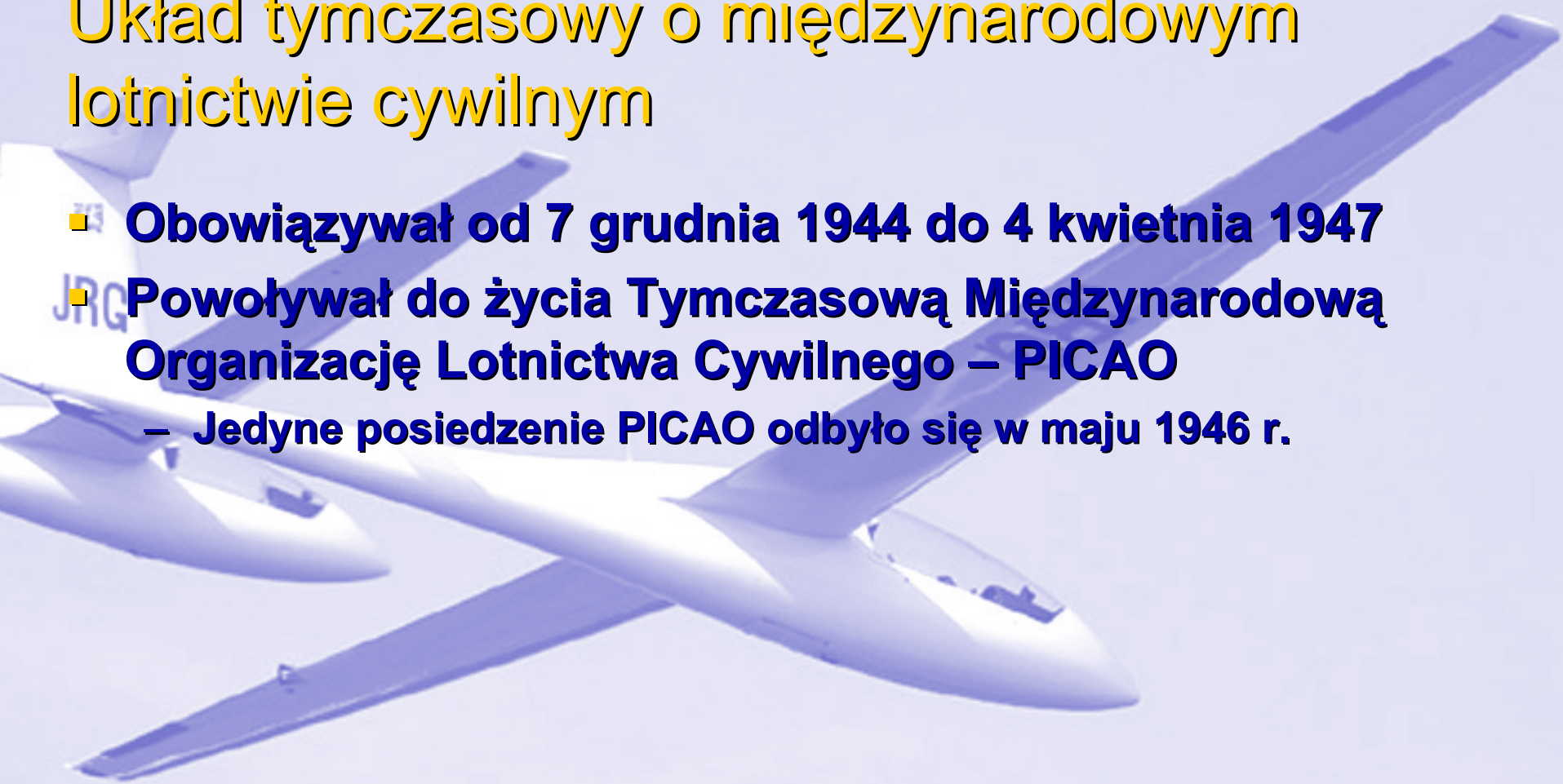
- „Konwencja w sprawie szkód wyrządzonych na powierzchni ziemi”
- Podpisana 29 maja 1933 r.
- Zastąpiona konwencją podpisaną w Rzymie, 7 października 1952 r.
- Uzupełniona przez Protokół Montrealski z 1978 r. zmieniający wysokość odszkodowania.
- Ratyfikowana przez zaledwie 5 państw!!!
- Szkody o jakich traktowała konwencja są regulowane za pomocą przepisów regionalnych.

Konferencja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego - Chicago 1944

- **Zwołana przez 52 państwa, należące do koalicji antyhitlerowskiej, bez ZSRR. Polskę reprezentował rząd emigracyjny.**
- **Obradowała od 1. listopada do 7. grudnia 1944 roku.**
- **Postanowienia konferencji zapisano w czterech dokumentach:**
 - **układ tymczasowy o międzynarodowym lotnictwie cywilnym**
 - **Konwencja o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym**
 - **układ o tranzycie międzynarodowych służb powietrznych**
 - **układ o międzynarodowym przewozie powietrznym**

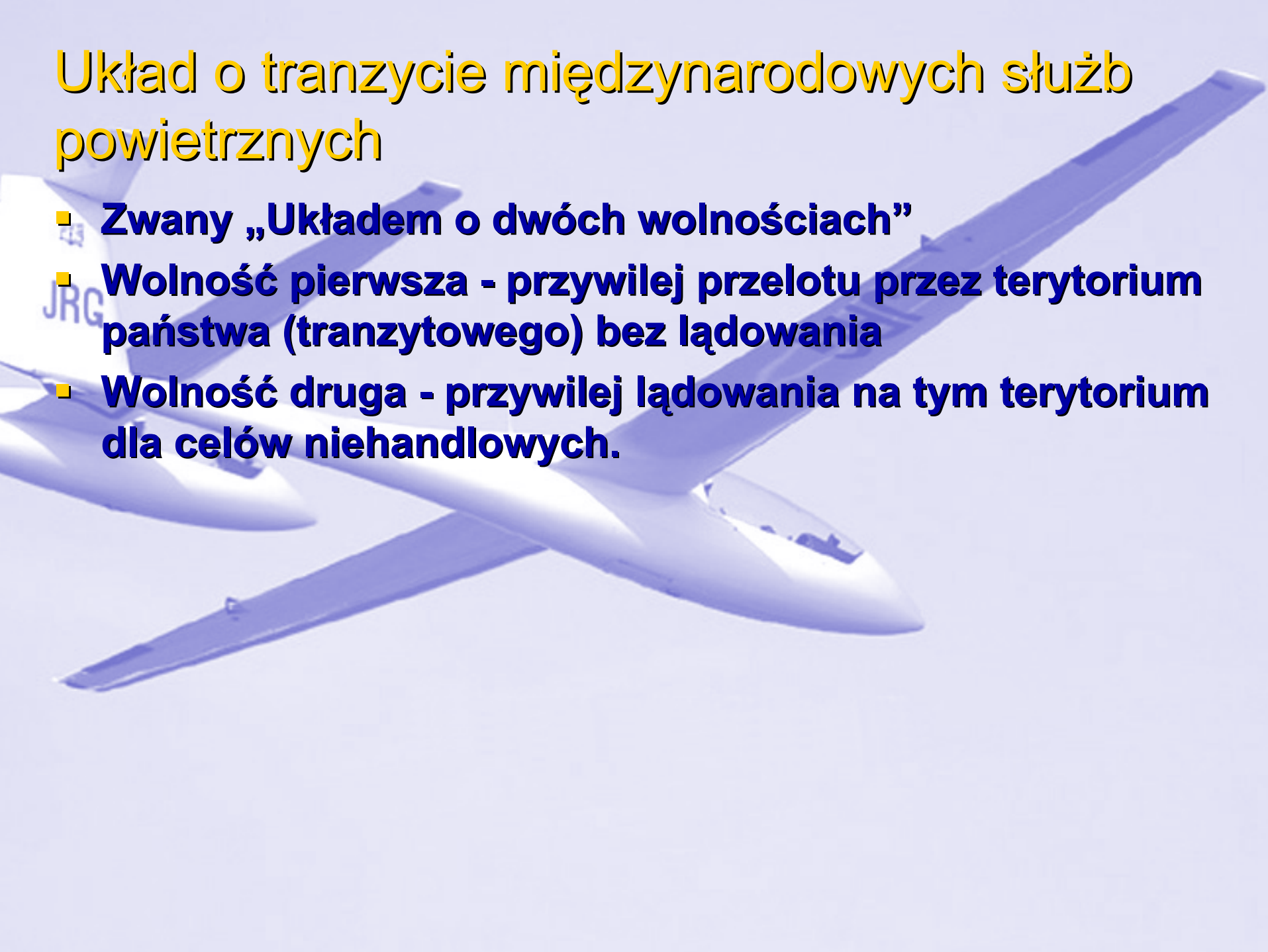
Układ tymczasowy o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

- **Obowiązywał od 7 grudnia 1944 do 4 kwietnia 1947**
- **Powoływał do życia Tymczasową Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego – PICAO**
 - **Jedynie posiedzenie PICAO odbyło się w maju 1946 r.**



Układ o tranzycie międzynarodowych służb powietrznych

- Zwany „Układem o dwóch wolnościach”
- Wolność pierwsza - przywilej przelotu przez terytorium państwa (tranzytowego) bez lądowania
- Wolność druga - przywilej lądowania na tym terytorium dla celów niehandlowych.



Układ o międzynarodowym przewozie powietrznym

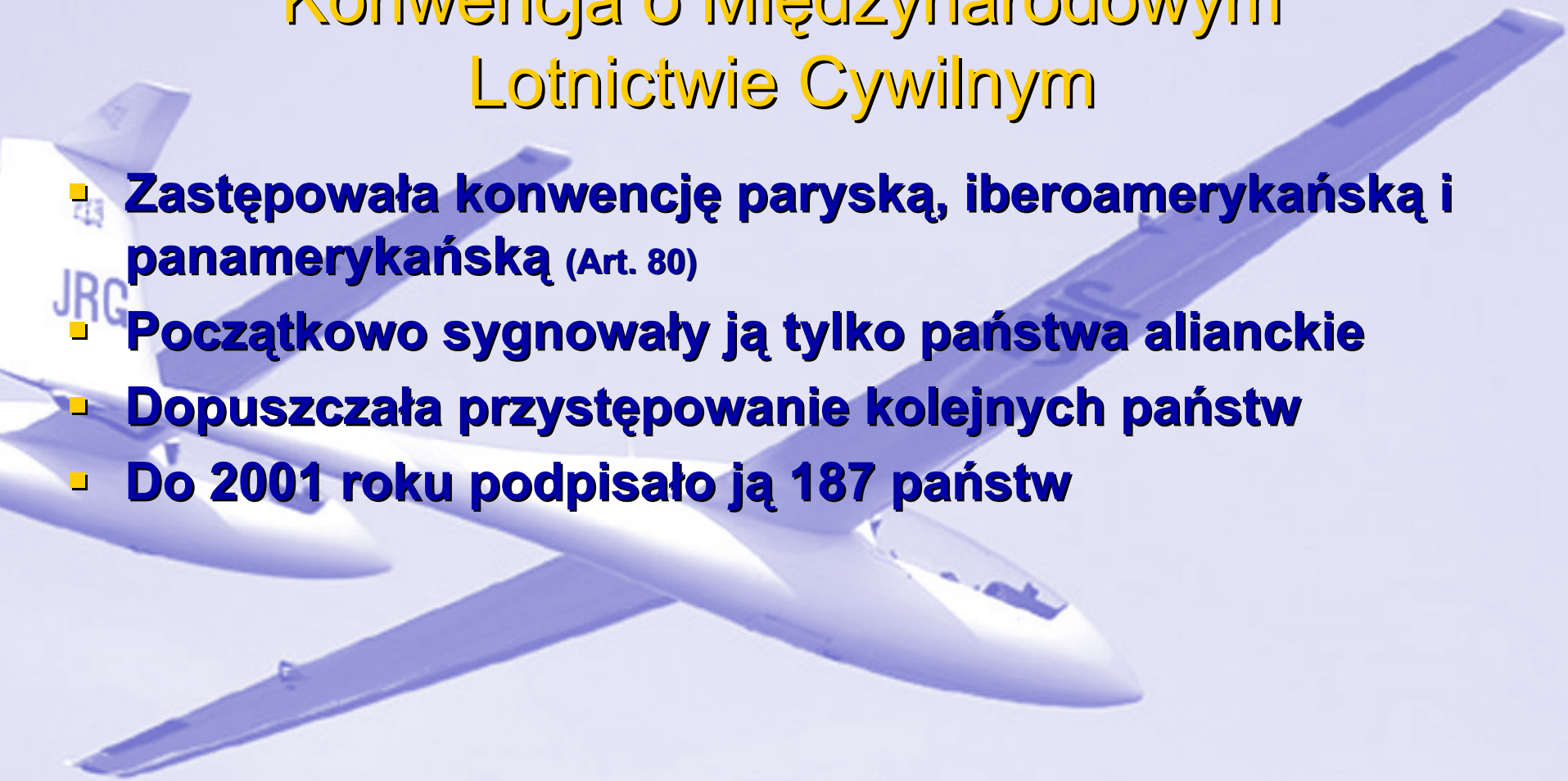
- Zwany „Układem o pięciu wolnościach”
 - Wolność trzecia - przywilej wyładowywania pasażerów, poczty i towarów pochodzących z państwa przynależności statku powietrznego
 - Wolność czwarta - przywilej zabierania pasażerów, poczty i towarów przeznaczonych na terytorium przynależności statku powietrznego,
 - Wolność piąta - przywilej zabierania pasażerów i ładunków z przeznaczeniem na terytorium państwa trzeciego oraz pozostawiania pasażerów i ładunków pochodzących z terytorium państwa trzeciego
- Podpisany przez zaledwie 12 państw**

Wolności lotnicze wyodrębnione później

- **Wolność szósta** - odnosząca się do wykonywania międzynarodowego przewozu lotniczego pasażerów i ładunków, poprzez terytorium państwa przynależności statku powietrznego (przewoźnika), między terytoriami dwóch innych państw,
- **Wolność siódma** - obejmująca przewóz pasażerów i ładunków między terytoriami dwu różnych państw przez statki powietrzne (przewoźnika) państwa trzeciego bez lądowania na terytorium tego ostatniego państwa,
- **Wolność ósma** - obejmująca przewóz pasażerów i ładunków między punktami położonymi na terytorium tego samego państwa, zwany kabotażem (cabotage),

Konwencja o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym

- Zastępowała konwencję paryską, iberoamerykańską i panamerykańską (Art. 80)
- Początkowo sygnowały ją tylko państwa alianckie
- Dopuszczała przystępowanie kolejnych państw
- Do 2001 roku podpisało ją 187 państw

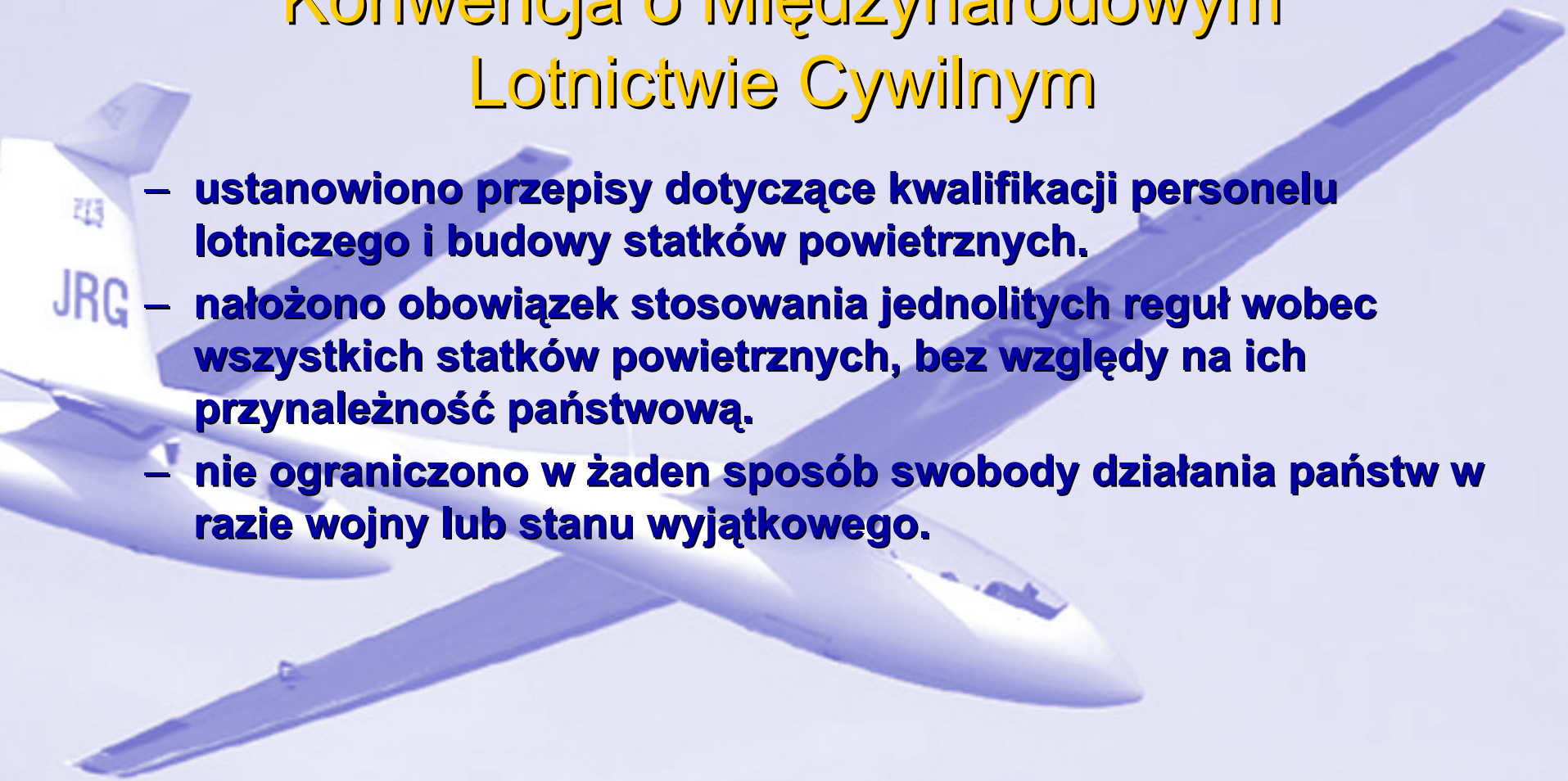


Konwencja o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym

- **Część pierwsza – zawierająca podstawowe przepisy ruchu lotniczego:**
 - ustala zasadę suwerenności przestrzeni powietrznej państwa, ale z uwzględnieniem traktatu o wolnościach.
 - dzieli statki powietrzne na statki państwowe i cywilne, z zastrzeżeniem, że konwencja dotyczy tylko cywilnych statków powietrznych. Za statki państwowe uznano statki powietrzne wojskowe, ochrony granic, celne i policyjne.
 - ustala zasadę przynależności państwowej statku powietrznego.
 - ustala, że państwa sygnatariusze konwencji powinny wydzielić przestrzeń dla lotnictwa cywilnego z możliwością ograniczenia dostępności do części tej przestrzeni po uprzednim publicznym ogłoszeniu oraz ustalono środki przymusu jakie mogą być stosowane wobec statków powietrznych wykonujących loty bez zezwolenia lub z naruszeniem przepisów.

Konwencja o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym

- **ustanowiono przepisy dotyczące kwalifikacji personelu lotniczego i budowy statków powietrznych.**
- **nałożono obowiązek stosowania jednolitych reguł wobec wszystkich statków powietrznych, bez względu na ich przynależność państwową.**
- **nie ograniczono w żaden sposób swobody działania państw w razie wojny lub stanu wyjątkowego.**



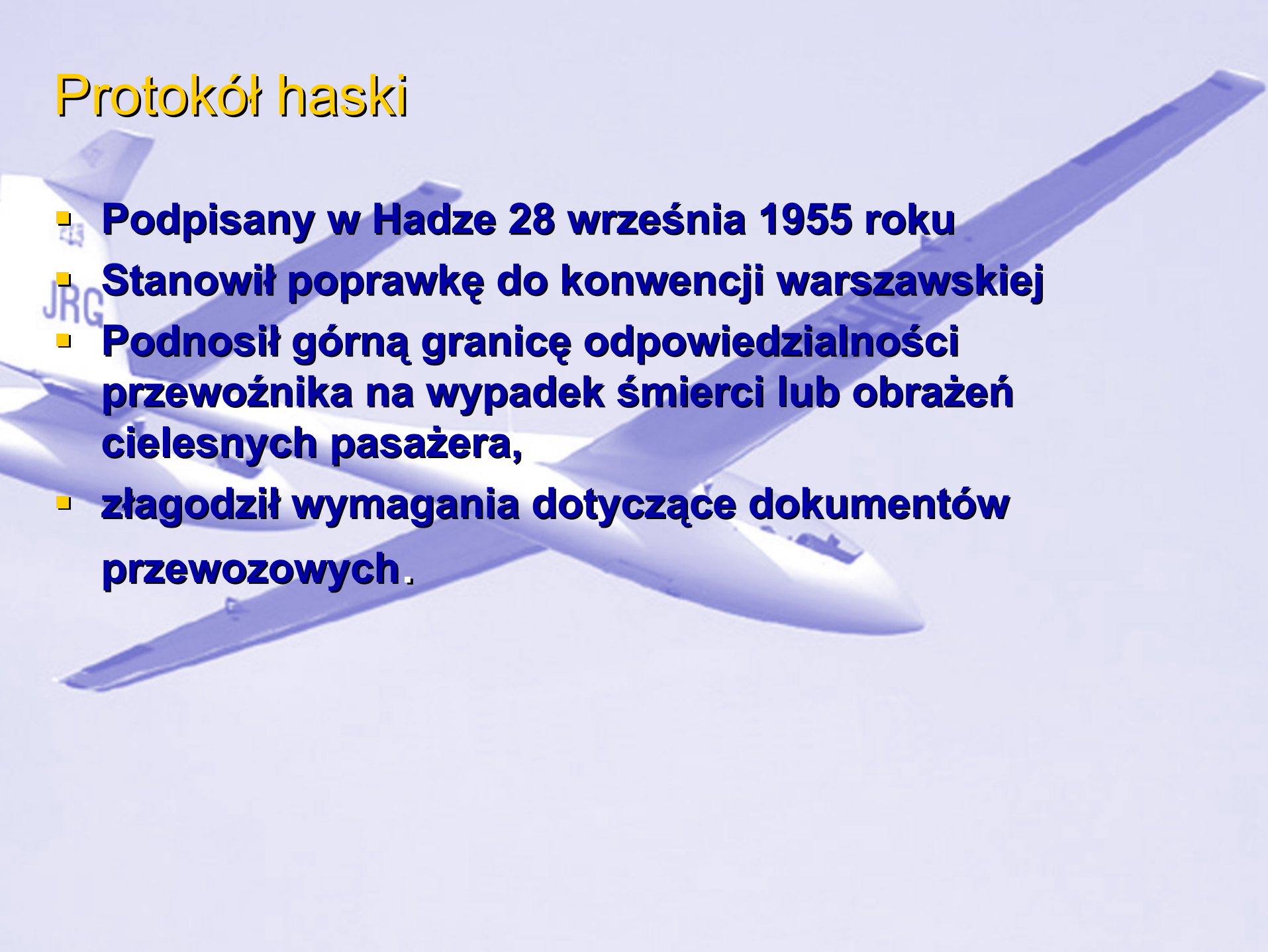
Konwencja o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym

■ Część druga – statut ICAO

- powołuje do życia Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego – *International Civil Aviation Organisation*
- ustanawia jej władze i określa sposób działania
- nakłada na ICAO obowiązek dostosowywania przepisów ruchu lotniczego do dynamicznie rozwijającego się ruchu lotniczego. Dostosowanie odbywa się poprzez wydawanie załączników do konwencji chicagowskiej. (zostaną omówione później)

- **Polska ratyfikowała konwencję chicagowską 20 listopada 1958 roku**

Protokół haski

- **Podpisany w Hadze 28 września 1955 roku**
 - **Stanowił poprawkę do konwencji warszawskiej**
 - **Podnosił górną granicę odpowiedzialności przewoźnika na wypadek śmierci lub obrażeń cielesnych pasażera,**
 - **złagodził wymagania dotyczące dokumentów przewozowych.**
- 

Konwencja guadalajarska

- **Konwencja uzupełniająca do konwencji warszawskiej**
- **Podpisana 18 września 1961 roku w Guadalajarze, w Meksyku**
- **Regulowała kwestie eksploatacji zamiennej statków powietrznych i wzajemnego wyręczania się przez przewoźników lotniczych.**
- **Uzupełniła konwencję warszawską o przepisy dotyczące międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez osobę inną niż przewoźnik umowy**

Konwencje antyterrorystyczne

- **Konwencja tokijska z 14 września 1963 roku o zapobieganiu porwanom samolotów i bezprawnym czynom na pokładzie**
 - jurysdykcję nad sprawcami czynów zabronionych sprawować będzie państwo rejestracji statku powietrznego
 - od tej zasady można odstąpić na podstawie dwustronnej umowy międzynarodowej
 - zezwalała na rewizje bagażu i rewizje osobiste
 - dawała załodze statku powietrznego prawo do ograniczenia wolności pasażera i zastosowania środków przymusu, nie dalej jednak niż do punktu lądowania
- **Polska ratyfikowała konwencję tokijską 22 maja 1971 roku**

Konwencje antyterrorystyczne

- **Konwencja haska z 16 sierpnia 1970 roku, o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi**
 - jednoznacznie zdefiniowała zjawisko porwania jako zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego
 - nakładała na państwo na którego terytorium dokonano aktu porwania obowiązek osądzenia i skazania porywacza
 - regulowała kwestie wydania porywacza w ręce organów ścigania jego kraju macierzystego
- **Trzykrotnie uzupełniana, protokołami montrealскими z roku 1971, 1975 i 1988**
 - Regulowały one kwestie przestępstw popełnianych na terenie międzynarodowych portów lotniczych
- **Polska ratyfikowała konwencję haską 12 lutego 1972 roku**

Konwencja montrealaska

- „Nowa Konwencja o Ujednoczeniu Niektórych Prawideł Dotyczących Międzynarodowego Przewozu Lotniczego,„
- Podpisana 29 maja 1999 roku
- Miała na celu ujednoczenie postanowień konwencji warszawskiej z roku 1944, protokołu haskiego z roku 1955 i konwencji guadalajarskiej z roku 1961
- Oprócz wcześniejszych postanowień regulowała kwestie nowych metod organizacji przelotów, dostępu do elektronicznych systemów rezerwacyjnych, korzystania przez przewoźnika z usług innych podmiotów na mocy umów handlowych, odpowiedzialności za szkody i metod jurysdykcji tych szkód.

Konwencja montrealaska

- **Konwencja Montrealska nie nakłada obowiązku wypowiedzenia Konwencji Warszawskiej i Guadalajrskiej , ale ma przed nimi pierwszeństwo stosowania**
- **Ratyfikowana przez 53 państwa, w tym Polskę.**

