

Uniwersytet Warszawski
Wydział Prawa i Administracji
Zakład Międzynarodowego Prawa Lotniczego i Kosmicznego

Mgr Michał Lutek

**Zabezpieczenia międzynarodowe na statkach
powietrznych i sprzęcie kosmicznym w świetle
prawa międzynarodowego**

Autoreferat rozprawy doktorskiej przygotowanej pod kierunkiem dr hab. prof. ucz.
Katarzyny Myszony-Kostrzewy

Recenzenci:

dr hab. Izabela Kraśnicka
dr hab. prof. ucz. Katarzyna Malinowska

Warszawa, marzec 2022

1. Temat rozprawy i uzasadnienie jego wyboru

W ubiegłych latach można było obserwować stale rosnący globalny ruch lotniczy. W latach 2016-2019 wyłącznie na terenie UE wzrost liczby pasażerów wyniósł aż 17 procent¹. Tendencje zwykłe zostały jednak zachwiane przez wybuch pandemii wirusa SARS-CoV-2, która doprowadziła do przymusowego uziemienia statków powietrznych oraz negatywnie wpłynęła na cały rynek lotniczy. Według szacunków Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej poziom liczby operacji lotniczych wykonywanych przed 2020 rokiem, może zostać przywrócony do końca 2023 roku².

Towarzyszyć będzie temu konieczność zaangażowania przez przewoźników coraz większej liczby statków powietrznych. Wymagać to będzie pozyskania dodatkowych nakładów finansowych niezbędnych do nabycia maszyn. Mając to uwadze, należy stwierdzić, że problematyka międzynarodowych zabezpieczeń na statkach powietrznych, która stanowi główną oś analizy przedmiotowej rozprawy będzie zyskiwać na zainteresowaniu co stanowi pierwszy z argumentów uzasadniających wybór tematu pracy.

Abstrahując od aktualności rozważań zawartych w niniejszej rozprawie doktorskiej jako drugi z powodów podjęcia przedmiotowej problematyki badawczej należy wskazać, że temat ten pozostaje także istotny z perspektywy praktyki. Proces kreowania zabezpieczeń na statkach powietrznych, które w swojej istocie są obiektami cechującymi się ponadprzeciętną wartością oraz wysokim poziomem mobilności skutkującej podleganiu reżimom prawnym wielu państw, może powodować rozliczne wątpliwości prawne.

Analogiczne przesłanki można wskazać również w odniesieniu do sprzętów kosmicznych. Ostatni czas obfitował w liczne przejawy wzmożonej aktywności w przestrzeni kosmicznej, tak o charakterze komercyjnym – czego przykładem mogą być pasażerskie loty kosmiczne organizowane chociażby przez *Virgin Galactic*, jak również podmioty państwowe. Tak jak w przypadku sektora lotniczego, rozwój branży kosmicznej nie może odbyć się bez odpowiednich środków finansowych. Wspólną płaszczyzną łączącą działalność w branży lotniczej i kosmicznej, jest także jej ponadnarodowy charakter, który wymaga bezpośrednio stosowania do jej regulacji norm o charakterze międzynarodowym.

¹ Study on the economic developments of the EU Air Transport Market. FINAL REPORT, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/41452579-7005-11eb-9ac9-01aa75ed71a1> (dostęp 22.03.2022).

² EUROCONTROL Forecast Update 2021-2027 European Flight Movements and Service Units Three Scenarios for Recovery from COVID-19, <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-forecast-update-2021-2027> (dostęp 22.03.2022).

Za przeprowadzeniem badań w przedstawionym obszarze przemawia także, doniosłość omawianej problematyki z perspektywy doktryny. W polskiej nauce międzynarodowego prawa lotniczego i kosmicznego brakuje bowiem opracowania, które w sposób kompleksowy omawiałoby zagadnienia, którym poświęcona została rozprawa³. Również zagraniczne publikacje nie odnoszą się jednocześnie do sprzętów kosmicznych i statków powietrznych w kontekście zabezpieczeń międzynarodowych.

Wnioski płynące z rozprawy mają także charakter aplikacyjny. Mogą posłużyć one właściwym organom państwowym w procesie decyzyjnym w kontekście związania się przez Rzeczpospolitą Polską umowami międzynarodowymi, które zostały poddane analizie w niniejszej pracy, ze szczególnym uwzględnieniem konwencji kapsztadzkiej.

Zestawienie w ramach przygotowywanej dysertacji analizy regulacji odnoszących się zarówno do prawa kosmicznego, jak i prawa lotniczego umożliwia również pokazanie punktów wspólnych i rozbieżności tych dwóch systemów.

2. Cel rozprawy oraz postawione hipotezy badawcze

Za główny cele rozprawy przyjęta została analiza przepisów rangi międzynarodowej regulujących problematykę zabezpieczenia, jak również kwestie uznawania praw na wskazanych w tytule rozprawy kategoriach ruchomości, jakimi są statki powietrze oraz sprzęt kosmiczny. Oprócz omówienia i dokonania wykładni norm zawartych w umowach międzynarodowych, w ramach przygotowanej pracy uwzględnione zostały także odwołania do relewantnego w prezentowanym zakresie orzecznictwa, tak aby ukazać ich funkcjonowanie w praktyce, jak również zasygnalizowane zostały pewne raporty i podsumowania celem prezentacji analizowanej warstwy regulacyjnej w szerszym kontekście społeczno-gospodarczym.

Rozpoczęcie prac nad prezentowaną w ramach rozprawy doktorskiej problematyką poprzedzone zostało sformułowaniem kluczowego pytania badawczego odnoszącego się do skuteczności i nowatorskiego charakteru instrumentów prawnych, bazujących na międzynarodowym prawie traktatowym, wprowadzonych przez konwencję kapsztadzką oraz protokoły lotniczy i kosmiczny w kontekście zabezpieczenia wierzytelności.

³ Wskazać można w tym miejscu m.in. publikację autorstwa S. Saidova pt. „Security Interests under the Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment” czy też pozycję opracowaną przez M.J. Sundahla “The Cape Town Convention. Its Application to Space Assets and Relation to the Law of Outer Space”.

Wskazane pytanie badawcze wsparte zostało subsydiarnymi pytaniami, które zakreślone zostały komplementarnie do głównego problemu rozprawy i odnoszą się one do poniższych kwestii:

1. Jak zmieniało się podejście do zabezpieczenia roszczeń na statkach powietrznych i sprzęcie kosmicznym w prawie międzynarodowym na przestrzeni lat?
2. Czy protokół kosmiczny stanowi początek wykształcania się międzynarodowego prywatnego prawa kosmicznego?
3. Czy istnieje wpływ nowych technologii na system zabezpieczeń międzynarodowych oraz czy obowiązujące przepisy dopuszczają możliwość wprowadzenia technologii rejestr w rozproszonych do obsługi międzynarodowego rejestru zabezpieczeń?
4. Czy sposób regulacji poszczególnych sektorów w za pomocą protokołów stanowi innowacyjne podejście do tworzenia prawa międzynarodowego?
5. Czy konwencja kapsztadzka jest instrumentem o charakterze czysto prywatnoprawnym?
6. Czy rozwiązania zaproponowane przez konwencję kapsztadzką są zgodne z obowiązującymi przepisami międzynarodowego prawa lotniczego i kosmicznego oraz jak systemy te wzajemnie na siebie oddziałują?

Przedstawione powyżej pytania stanowiły podstawę do zaproponowania hipotezy badawczej mówiąca o skuteczności i innowacyjności instrumentów prawnych przewidzianych w konwencji kapsztadzkiej i odpowiadających jej protokołach.

3. Metodologia opracowania rozprawy

W procesie weryfikacji zaproponowanej hipotezy badawczej, wykorzystane zostały charakterystyczne dla nauk społecznych, w tym nauk z zakresu prawa, metody. Jako główne narzędzie do potwierdzenia słuszności przyjętego rozumowania, wykorzystałem metodę dogmatyczną, która zastosowana została do analizy obowiązujących regulacji zwłaszcza na poziomie międzynarodowym, lecz także europejskim. Dodatkowo w celu przedstawienia miejsca omawianych regulacji w systemie prawa *sensu largo*, przy pomocy wspomnianej metody, badaniu poddane zostały także wybrane normy rangi krajowej.

Metoda dogmatyczno-prawna umożliwiająca identyfikację istotnych przedmiotowo norm oraz ustalenie ich zakresu zastosowania, wsparta została metodą prawno-porównawczą użytą do ukazania rozbieżności i cech wspólnych instytucji związanych z zabezpieczeniami wiarytelności na statkach powietrznych w prawie wewnętrznym, ze szczególnym uwzględnieniem problematyki aresztu statków powietrznych.

Pomocniczo sięgnięto także po metodę historycznoprawną, której zastosowanie w najlepszym stopniu ukazuje ewolucję omawianych instytucji, podkreślając tym samym zmieniające się realia funkcjonowania prezentowanych przepisów. Narzędzie to wykorzystane zostało zarówno do badania regulacji krajowych, jak również międzynarodowych, jako że początków kształtowania się systemu międzynarodowego prywatnego prawa lotniczego można doszukiwać się już w latach dwudziestych XX w.

W mniejszym stopniu korzystałem w pracy z metody ekonomicznej analizy prawa oraz metody analizy statystycznej. Ich włączenie, nawet w ograniczonym zakresie, pozwoliło jednak na udowodnienie wymiernych korzyści przyjęcia określonych rozwiązań. Odzwierciedleniem czego są m.in. obniżone koszty transakcyjne w ramach umów obejmujących statki powietrzne i sprzęt kosmiczny.

4. Struktura rozprawy

Praca podzielona została na wstęp, sześć rozdziałów, z których każdy zakończony jest krótkim zbiorem konkluzji płynących z omówienia problemów w ramach danej jednostki oraz całościowego podsumowania. Zaproponowana systematyka dała możliwość przedstawienia omawianych kwestii w możliwie najszerszy sposób, zachowując tym samym chronologię analizowanych umów.

Otwierająca rozważania część zatytułowana „Ewolucja i kształtowanie się instytucji zabezpieczeń transakcji w prawie międzynarodowym w odniesieniu do statków powietrznych i sprzętu kosmicznego” ma charakter propedeutyczny. Jej nadrzędnym celem jest przedstawienie ewolucji norm międzynarodowych dotyczących problematyki objętej rozprawą, jak również zasygnalizowania na jego tle potrzeby uchwalenia stosownych regulacji. Pozwala on także na wskazanie ich miejsca w ramach szeroko rozumianych systemów międzynarodowego prawa lotniczego i kosmicznego.

Drugi rozdział poświęcony został przedmiotom zabezpieczenia - statkom powietrznym i sprzętowi kosmicznemu oraz metodom stosowanym do ich finansowania. Niemożliwe

bowiem byłyby prawidłowe przeprowadzenie szczegółowych rozważań naukowych bez właściwego zrozumienia jakie kategorie ruchomości omawiane będą w dalszej części pracy. Rozwianie ewentualnych niejasności terminologicznych w kontekście przedmiotów zabezpieczenia jest szczególnie ważne, zwłaszcza że prawodawca międzynarodowy posługuje się licznymi, często niezupełnie zbieżnymi terminami jak chociażby obiekt kosmiczny i sprzęt kosmiczny. Zarysowanie i omówienie w podstawowym zakresie sposobów finansowania przedmiotów zabezpieczenia oraz konstrukcji prawnych, w ramach, których to następuje, także pozostaje kwestią rudymenarną z uwagi na to, że właśnie z tymi kategoriami umów nierozzerwalnie połączone są zagadnienia zabezpieczenia wierzytelności.

W trzeciej części pracy, stanowiącej tym samym trzon rozważań odnoszących się do konwencji kapsztadzkiej, zaprezentowana została istota zabezpieczeń międzynarodowych. W ramach opracowania, uwaga poświęcona została również instrumentom zawartym w konwencji a służącym ochronie pozycji podmiotów finansujących, jak chociażby środki zaradcze. Akcenty w ramach tej części położone zostały jednak na publiczno-prawne elementy systemu kapsztadzkiego jak chociażby zagadnienia związane z rejestracją statków powietrznych czy kontrolą nad obiektami kosmicznymi.

Czwarty rozdział traktuje o integralnym elemencie systemu kapsztadzkiego jakim jest międzynarodowy rejestr oraz o zasadach jego funkcjonowania. Jako punkt wyjścia do rozważań w tym zakresie posłużyła krótka analiza znaczenia rejestrów w prawie międzynarodowym publicznym na przykładzie Międzynarodowego Rejestru Dóbr Kultury Objętych Szczególną Ochroną⁴. Dodatkowo, w tej części pracy przeanalizowane zostały możliwości implementacji techniki rejestrów rozproszonych, zwłaszcza techniki blockchain, do systemu rejestrowego bazującego na konwencji kapsztadzkiej.

Przedostatni z rozdziałów pt. „Uznanie praw na sprzęcie kosmicznym i statkach powietrznych oraz ich zajęcie w świetle prawa międzynarodowego” porusza kwestie uznawania praw na omawianych kategoriach sprzętów, jak również - znanej także prawu morskemu - instytucji aresztu statków powietrznych⁵. Rozważając istotę aresztu statków powietrznych dokonany został podział ze względu na podstawę ich zajęcia, wobec czego osobno zasygnalizowane zostały przepisy dotyczące zajęcia z powodu nieuiszczonych opłat nawigacyjnych, lotniskowych oraz w ramach tzw. zajęcia zabezpieczającego.

⁴ Powołany on został do życia na podstawie Konwencji o ochronie dóbr kulturalnych w razie konfliktu zbrojnego wraz z Regulaminem wykonawczym do tej konwencji oraz Protokołu o ochronie dóbr kulturalnych w razie konfliktu zbrojnego, podpisane w Hadze dnia 14 maja 1954 roku (Dz. U. 1957, Nr 46, poz. 212).

⁵ W ramach prawa morskiego problematykę aresztu statków morskich reguluje m.in. Międzynarodowa konwencja w sprawie zajęcia statków morskich podpisana w Brukseli dnia 10 maja 1952 r.

Ostatni z elementów składowych pracy, odnosi się do problematyki prawa właściwego w zakresie zabezpieczeń na statkach powietrznych i sprzęcie kosmicznym, jak również szeroko rozumianych trudności jurysdykcyjnych. Szczegółowo omówione zostały zagadnienia związane ze stosowaniem instytucji immunitetu państwa w omawianej sferze oraz uznawania i wykonywania orzeczeń zagranicznych. Podsumowanie zawierające odpowiedzi na przedstawione we wstępie pytania badawcze, poprzedzone zostało pogłębioną analizą korelacji pomiędzy normami poddanymi badaniu w toku rozprawy, czyli przepisami składającymi się na system kapsztadzki z konwencyjnym systemem prawa lotniczego oraz umowami międzynarodowymi tworzącymi tzw. *corpus iuris spatialis*.

5. Konkluzje płynące z rozprawy

W ramach przeprowadzonych badań przy użyciu wspomnianych narzędzi badawczych potwierdzona została wstępna hipoteza mówiąca o skuteczności i innowacyjności instrumentów w zakresie zabezpieczeń międzynarodowych, wprowadzonych na mocy konwencji kapsztadzkiej. Skuteczność przyjętego rozwiązania osiągnięta została m.in. poprzez nadanie zabezpieczeniom międzynarodowym charakteru *sui generis* bez konieczności determinowania ich ważności czy efektywności na podstawie przepisów krajowych, jak również chociażby dzięki zastosowaniu systemu protokołów uwzględniających specyficzne cechy tych przedmiotów zabezpieczenia.

Przyjmując perspektywę historyczną można stwierdzić, że system zabezpieczeń uległ znaczącej modyfikacji na przestrzeni lat. Podejście prawodawcy międzynarodowego dokonało zatem swoistej transformacji z instrumentów, których podstawowym celem było określenie prawa właściwego do – obecnie funkcjonujących rozwiązań, których efektem końcowym było przyjęcie konwencji zawierającej normy materialne, które mogą stanowić samoistną podstawę do stworzenia zabezpieczenia międzynarodowego.

Za argument potwierdzający poprawność założonej hipotezy można uznać także włączenie do analizowanego systemu rozwiązań cyfrowych. Rezygnację z tradycyjnej formy prowadzenia rejestru na rzecz w pełni zdigitalizowanej opcji trzeba uznać za rozwiązanie ze wszech miar słuszne. Pomocna okazać mogłaby się też implementacja techniki rejestru rozproszonych, zwłaszcza w formie blockchaina oraz tokenizacja przedmiotów zabezpieczenia. Umożliwiłoby to podniesienie efektywności funkcjonowania rejestru oraz pozwoliłoby na redukcję potencjalnych błędów powstałych w toku wprowadzania informacji o przedmiocie. Oznaczać mogłoby to także swego rodzaju krok ku pełnej cyfryzacji obrotu procesy tworzenia

zabezpieczeń międzynarodowych przy zastosowaniu rozwiązań bazujących na inteligentnych kontraktach.

Odpowiadając na jedno z pomocniczych pytań badawczych, warto odnieść się także do samej formy, w jakiej regulacje systemu kapsztadzkiego zostały przyjęte. Bazuje on bowiem na głównym akcie prawnym, czyli konwencji kapsztadzkiej oraz protokołach odnoszących się do poszczególnych kategorii przedmiotów które stanowią regulację szczególną powodują, że *de facto* samo przyjęcie konwencji bez związania się przez Państwo odpowiednim protokołem nie miałyby sensu. Formuła ta umożliwia też elastyczny wybór zakresu przyjęcia przepisów dotyczących zabezpieczeń międzynarodowych.

Sam protokół kosmiczny z kolei można uznać za pierwszy z aktów prawnych kreujących nowo wykształcającą się dziedzinę jaką jest międzynarodowe prywatne prawo kosmiczne. Ponadto, za zasadnością wyodrębnia w ramach międzynarodowego prawa kosmicznego jego podkategorii - międzynarodowego prywatnego prawa kosmicznego wraz z określeniem protokołu kosmicznego jego pierwszym przedstawicielem przemawia fakt, że w analogiczny sposób funkcjonuje to w ramach systemu prawa lotniczego. Umowa stanowiąca zaś trzon dysertacji, czyli konwencja kapsztadzka jest instrumentem hybrydowym łączącym cechy prywatne i publiczne. O jej publicznoprawnym charakterze świadczą chociażby postanowienia dotyczące jurysdykcji, możliwość składania oświadczeń, uprawnienia państwa do funkcjonowania jako punktu dostępu czy wreszcie utworzenie samego rejestru zabezpieczeń międzynarodowych, które zestawiono z regulacjami prywatnoprawnymi. Wobec tego odpowiedź na pytanie o czysto prywatnym rysie tej umowy powinna mieć charakter przeczący.

System zabezpieczeń międzynarodowych w pewnych obszarach funkcjonuje w niepełnej zgodności z systemem traktatowego międzynarodowego prawa lotniczego i kosmicznego, ale wskazać można także obszary, gdzie wzajemne korzyści płynące z ich współistnienia są zauważalne. Za przykład takiej pozytywnej relacji mogą posłużyć przepisy art. 5 umowy o ratowaniu kosmonautów nakazujące państwom-stronom przekazywanie informacji o obiektach kosmicznych, które znalazły się na ich terytorium. Może okazać się to pomocne z perspektywy wierzyciela, który chciałby skorzystać z przysługujących mu środków zaradczych i dokonać przejęcia przedmiotu zabezpieczenia. Konieczna byłaby jednak rewizja postanowień aktów prawnych składających się na system kapsztadzki, tak aby były one w pełni spójne z obowiązującymi przepisami międzynarodowego traktatowego prawa lotniczego i kosmicznego oraz uwzględniały współczesne realia prowadzenia działalności w sektorze lotniczym i kosmicznym.

Wysuwając postulaty o charakterze *de lege ferenda*, poza wskazanymi powyżej kwestiami ujednoczenia systemu kapsztadzkiego z tym bazującym na traktatowym prawie lotniczym i kosmicznym oraz implementacji bardziej zaawansowanych rozwiązań technicznych w ramach funkcjonowania rejestru, należałoby rozważyć harmonizację przepisów w zakresie zabezpieczeń na statkach powietrznych – zwłaszcza tych związanych ze szczególnymi kategoriami umów, jak np. zatrzymanie statków powietrznych z tytułu nieuiszczonych opłat lotniskowych czy nawigacyjnych. Kreacja stosownego mechanizmu rangi międzynarodowej umożliwiłaby zwiększenie poziomu obrotu prawnego i sprawiłaby, że niezależnie od przyczyny, zatrzymanie statku powietrznego w porcie lotniczym odbywałoby się na tych samych zasadach i w takim samym trybie. Do funkcjonujących już podstaw można byłoby dodać także unormowania w zakresie naruszania przepisów dotyczących ograniczeń emisji gazów cieplarnianych.

Uwzględniając przytoczone pozytywy, naturalnie może nasunąć się pytanie, czy Polska powinna stać się stroną umów i protokołów tworzących system zabezpieczeń na spręcie kosmicznym i lotniczym. Odpowiedź na to pytanie powinna zostać udzielona po uwzględnieniu szeregu czynników społeczno-gospodarczych. Wydaje się to być szczególnie zasadne w kontekście planowanych i częściowo już realizowanych inwestycji w infrastrukturę lotniskową. Także fakt, iż Polska wraz z krajowymi przedsiębiorcami nie są obecnie liderami w zestawieniu podmiotów prowadzących działalność kosmiczną na globalną skalę, nie wyklucza słuszności związania się przez Polskę analizowanymi umowami. Pogląd ten zyskuje tym bardziej na aktualności w świetle prowadzonych prac nad projektem polskiej ustawy o działalności kosmicznej. Niedostatki regulacyjne w zakresie zabezpieczeń międzynarodowych na spręcie kosmicznym mogą sprawić, że doświadczymy pewnych trudności z pozyskaniem wymaganego kapitału do wspierania wzrostu gospodarczego. Koniecznym zatem byłoby przyjęcie rozwiązań systemu kapsztadzkiego, które funkcjonowałyby komplementarnie do rozwiązań krajowych i wzajemnie tworzyłyby sprzyjające środowisko do rozwoju polskiego sektora kosmicznego.