

ВПЛИВ РОЗВИТКУ АВІАЦІЇ ПОЛЬЩІ НА ЗАПРОВАДЖЕННЯ АВІАЦІЙНОГО ПРАВА

Голосніченко І. П.,

доктор юридичних наук, професор,

заслужений юрист України,

заступник директора

Київського інституту інтелектуальної власності та права

Ясюк Ева,

доктор філософії в галузі права,

проректор

Вищої торгівельної школи (Польща)

У статті на основі аналізу історії авіації Польщі здійснюється особливого роду систематизація – періодизація її розвитку. За критерії періодизації взяті виклики зовнішнього середовища, соціально-політична ситуація та техніко-конструкторські досягнення, які впливали на розвиток авіації. В історії авіації Польщі виділено 6 періодів (1-й – виникнення авіації, який почався в кінці XIX століття і продовжувався до Першої світової війни; 2-й – пов'язується з Першою світовою війною 1914–1918 рр.; 3-й – міжвоєнний; 4-й – Друга світова війна; 5-й – радянський; 6-й – сучасний). Поряд зі знаковими подіями паралельно досліджується розвиток авіаційного права Польщі.

В статье на основе анализа истории авиации Польши осуществляется особого рода систематизация – периодизация ее развития. В качестве критериев периодизации взяты вызовы внешней среды, социально-политическая ситуация и технико-конструкторские достижения, которые влияли на развитие авиации. В истории авиации Польши выделено 6 периодов (1-й – возникновение авиации, который начался в конце XIX века и длился до Первой мировой войны; 2-й – связывается с Первой мировой войной 1914–1918 гг.; 3-й – межвоенный; 4-й – Вторая мировая война; 5-й – советский; 6-й – современный). Наряду со знаковыми событиями параллельно исследуется развитие авиационного права Польши.

In the article, based on the analysis of the history aviation in Poland, a special kind of systematization is carried out - the periodization of its development. The criteria for periodization include the challenges of the environment, the socio-political situation and the technical and design achievements that have influenced the development of aviation. Poland's history of aviation distinguished six periods (the first occurrence of aviation, which began at the end of the XIX century, and continued until the First World War, the second – associated with the first world war of 1914–1918, the third - the interwar, 4th - World War II, 5th - Soviet, 6th - modern). Along with the significant events, the development of aviation law in Poland is simultaneously being explored.

Ключові слова: авіація Польщі, авіаційне право Польщі, періодизація, літаки, польські повітряні сили, галузь права, Європейський Союз.

Постановка проблеми. Концепція авіаційного права Польщі є привабливою для України як держави, яка прагне вступу до Європейського Союзу. Отже, для ознайомлення читача з авіаційним правом Польщі важливим є показ його у зв'язку зі становленням і розвитком авіації цієї держави.

Проблеми авіаційного права розглядалися як польськими, так і українськими вченими-юристами. Особливу увагу становленню авіаційного права приділяли такі польські вчені, як: Є. Кружиньські, С. Рундстейн, Т. Халевски тощо, а також українські вчені В. Костицький, А. Новицький Ю. Корнєєв, І. Сопілко та інші, які підготували підручник з Повітряного права України. Однак питання становлення авіаційного права досліджувалось, як правило, без жорсткої прив'язки до розвитку авіації Польщі. Недостатньо показувався також зв'язок авіації Польщі з історією розвитку цієї галузі в Україні. Саме тому автори даної роботи вирішили в цій публікації дослідити становлення авіаційного права Польщі під впливом розвитку авіації.

Метою дослідження є історичний аналіз становлення авіаційного права Польщі, впливу Європейського Союзу на його розвиток.

Виклад основного матеріалу. Авіація Польщі має столітню історію. Однак різні фактори, які впливали на її становлення, дають змогу виділити декілька періодів розвитку. Періодизація історії авіації Польщі – це особливого роду систематизація, яка полягає в умовному поділі історичного процесу на відповідні хронологічні періоди. Критеріями періодизації історії авіації Польщі можна назвати виклики зовнішнього середовища, соціально-політичну ситуацію і техніко-конструкторські досягнення, які впливали на її розвиток.

Перший період – це період виникнення авіації, який почався в кінці XIX століття і продовжувався до Першої світової війни. Ярослав Добжинський у роботі «Історія польської авіації» зазначає: «Історія авіації на польській землі розпочинається з XIX століття. Тоді мали місце перші спроби польотів на апаратах важче повітря. У 60-х роках XIX століття народний тесля і скульптор Ян Внєк будував дерев'яні, обтягнуті полотном крила, що прикріплялися до плечей, які мали назву «Лота», і пробував на них літати з вежі костюлу в Одпоришові близько Домброви Тарновської. У 90-х роках XIX століття художник Чеслав Таньски, спираючись на досвід німецького піонера планеризму Отто Лилиенталя, побудував планер, названий Лотней, на якому виконував короткі польоти-стрибки. На початку XX століття на польських землях почали з'являтися перші літаки. У 1910 році у Варшаві була створена Спілка Авіата, яка мала завдання навчати пілотів. У Кракові з'явився аеродром у Раковицях, перший аеродром у Варшаві з'явився на полі Мокотовським, біля іподрому» [1]. У східній частині Левандівки, на Янівських оболонях, у 1912 році створено перше львівське летовище.

Першим польським авіатором по праву вважається Броніслав Вітольдівич Матієвич-Мацеєвич. Він народився в місті Тульчин (територія Вінницької області сучасної України) у родині військового інженера, поляка по національності. Навчання почав у місцевій реальній училищі, але в результаті хвороби батька і його виходу на пенсію, з фінансових причин, був переведений у 3-й Московський кадетський корпус, де як син офіцера мав право на безкоштовне навчання. Після закінчення зазначеного корпусу вступив у Миколаївське інженерне училище й закінчив його по першому розряду. У 1901 році йому надано офіцерський чин із призначенням у Брест-Литовське кріпосне повітроплавальне відділення. По закінченню Миколаївського інженерного училища в 1904 році він був направлений для проходження служби в 3-й саперний батальйон 2-ї саперної бригади, розквартированої в місті Вільно. За цей час він закінчив курс в офіцерському класі Навчального повітроплавального парку, який очолював генерал-майор А.М. Кованько. У складі випускників школи був ще один поляк, Григорій Петровський (Гжегож Піотровський). У польських джерелах розповідається історія про те, що і Б.В. Матієвич-Мацеєвич, і Григорій Петровський зажадали, щоб в дипломі їм була зроблена відмітка про приналежність до держави Польща. Тут виник деякий конфлікт. Адміністрація школи спочатку відмовила льотчикам у цьому, мотивуючи відмову тим, що такої держави, як Польща, немає на карті світу, а самі вони є підданими російського государя-імператора. У відповідь льотчики пригрозили відмовою від дипломів, і їхня вимога була задоволена. Підтвердити або спростувати дану версію неможливо. У жодному російському друкованому виданні того часу про цю історію не розповідалося. Ті ж польські джерела стверджують, що в переліку випускників Аеро-клубу Франції, в якому публікувалися імена авіаторів з усього світу, напроти їхніх прізвищ найшлося бажане слово – Польща. У числі найбільш успішних повітроплавців Б.В. Матієвич-Мацеєвич був відряджений у Францію для подальшого вивчення авіації в школі видатного французького авіатора Луї Блерію. Після повернення в Росію Б.В. Матієвич-Мацеєвич був спрямований у новостворену Севастопольську офіцерську школу авіації Відділу повітряного флоту як інструктор і входив у раду цієї школи. Створив майстерню даної авіашколи та завідував нею. У вересні 1910 року Б.В. Матієвич-Мацеєвич узяв участь в авіаційних змаганнях у Санкт-Петербурзі, на яких установив рекорд висоти польоту – 1200 м на літаку Bleriot XI 2bis. Займався навчанням офіцерів і провадив ризиковані й важкі польоти – із Севастополя в Замрук і Джанкой, на відстань близько 150 верст. У лютому 1911 року зробив перший політ із компасом. Уже 1 травня 1911 року він повинен був відправитися в Офіцерську повітроплавальну школу в Гатчині, де мав навчати молодих офіцерів-авіаторів. Але всьому цьому не призначено було збутися, адже 18 квітня 1911 року Броніслав Вітольдівич Матієвич-Мацеєвич загинув під час виконання чергового польоту разом зі своїм братом Станіславом [2].

З початком XX сторіччя в польській юридичній літературі з'являється публікація, яка передвіщає разом з діяльністю людини в повітрі розвиток нової галузі права – права авіаційного. Водночас у Варшавській Судовій Газеті від 12 січня 1902 року доктор Шимон Рундштейн у статті на тему «Над рівнем. Юридичні фантазії» торкається питань польотів повітряних куль у воєнних діях, так само й питання суверенності держав у повітряному просторі і проблематику принципів, які повинні застосуватися в юридичній діяльності на борті повітряного судна [3].

Розвиток військової авіації вплинув на виникнення авіаційних відносин, а ті у свій час стали об'єктивним чинником запровадження авіаційного права. Необхідно вказати, що його поява ще й обґрунтована існуючою у світі тенденцією розробки цієї галузі права. У Польщі першим використовував поняття авіаційного права Тадеуш Халевський (у 1909 році) [4], вказуючи, що це *Sojannier*. Поняття

галузі права повітряної війни використовувалось під час конференції в Гаазі в 1899 і 1907 роках, у Лондоні в 1908 і 1909, у Парижі в 1910 році. У свою чергу, на думку Леона Бабинського, початком розвитку авіаційного права слід визнати 1889 рік [5]. У Парижі під час Всесвітньої виставки «Міжнародний Конгрес Повітроплавання» поряд з іншими проблемами історії були обговорені юридичні проблеми, пов'язані з авіацією [6].

Необхідно відзначити, що більш пізній період, який можна назвати другим періодом розвитку авіації Польщі, пов'язується з Першою світовою війною (1914–1918). У період I світової війни з'являється конструкція біплана. Частина Польщі в цей час знаходиться у складі Російської імперії, інші її території – в Австро-Угорщині та Німеччині. У період Першої світової війни велика кількість поляків служила в льотних військах країн-окупантів, якими використовувалась і льотна інфраструктура Польщі. Так, наприклад, як уже зазначалось вище, на аеродромі створеного в 1912 році львівського летовища за часів I Світової війни розміщувався 4-й цісарсько-королівський летунський парк. А в 1914–1915 рр. тут базувались російські бомбардувальники марки «Ілля Муромець» – тоді найбільші літаки у світі, створені авіаконструктором Ігорем Сікорським. Під час Польсько-української війни летовище стало основним місцем дислокації польських повітряних сил. Військові пілоти і конструктори літаків після закінчення війни приступили до створення польської військової авіації. Першим обладнанням, яке залишилося в її розпорядженні, були літаки, залишені окупантами, в основному німцями й австріяками. Кадровий склад військової авіації – це в основному офіцери, що раніше служили в арміях окупантів. До складу Польського Корпусу генерала Халлера входили як авіатори та авіаційне обладнання, що залишалось в його розпорядженні, так і створені авіаційні підрозділи [7]. Саме в цей час у Польщі з'являється потреба створення авіаційного законодавства.

Після закінчення Першої Світової війни Польща, що стала незалежною, намагалася закріпитися в новому як для неї, та й для всіх цивілізованих країн, «світовому» порядку, на політичній, економічній і військово-промисловій поприщі. Було зрозуміло, що без авіаційної промисловості поступу вперед не буде. У міжвоєнний (1919–1939 рр.), 3-й період розвитку авіації в Польщі до кінця десятиліття вже було побудовано кілька авіаційних заводів на базі існуючих колись маленьких ремонтних баз і майстерень. І це був перший крок до створення власних ВПС, у найближчій перспективі оснащених сучасними на той час літаками вітчизняного виробника [8]. З'являються польські авіакомпанії. Найбільша з них – *Polskie Linie Lotnicze «LOT»*, яка створена в 1929 році на основі об'єднання дрібних авіакомпаній (існує дотепер) [9].

Налагоджувалось виробництво вітчизняних літаків, інколи за ліцензіями літаковиробників інших держав. Було побудовано завод «Підляска витворня літаків» (PWS) у м. Бяла-Подляска. У 1927 році чехословацькі конструктори Павло Бенеш і Мирослав Хайн, що працювали у фірмі «Авіа», спроектували новий винищувач ВН-33. Він був розвитком концепції створеного ними раніше ВН-21. Винищувач конструювався під англійський мотор, що вважався тоді дуже перспективним, «Юпітер» фірми «Бристоль» – дев'ятициліндровий зіркоподібний, повітряного охолодження й випробуваний на досвідченому ВН-21J1. Ліцензію на нього придбала чехословацька фірма «Вальтер». Перші ж польоти показали, що швидкість зльоту машини покращилася, але швидкість польоту практично не виросла, незважаючи на більшу потужність двигуна. Тому на новому винищувачі ВН-33 пристосували планер до особливостей «Юпітера». Винищувач ВН-33 із мотором «Юпітер» VII відправили в Польщу. Він став зразком для серійного виробництва, розгорнутого по ліцензії на заводі «Підляска витворня літаків» (PWS). Однак згодом замість нього було вирішено будувати інший літак. В 1930 р. там випустили 50 винищувачів під маркою PWS-A. Вони оснащувалися імпортованими моторами «Юпітер» IV потужністю 420 к.с. Зовні літаки польського виробництва відрізнялися «ламаном» віссю шасі. Винищувачами PWS-A озброїли 121-у й 122-у ескадрильї, що входили до складу 2-го авіаполку. Ці машини неодноразово показувалися на повітряних парадах. Пілотажна трійка капітана Баяна демонструвала на PWS-A фігурні польоти. Від зльоту до посадки винищувачі були зв'язані стрічками, на яких висіли різнобарвні прапорці. Літак PWS-A недовго перебував на озброєнні польських ВПС. З 1933-го року ці літаки почали замінювати суцільнометалевими вітчизняними винищувачами-монопланами P-7a. До 1935 року ці машини продовжували використовуватися як навчальні [10].

У 1927 році Департамент аеронавтики при Міністерстві оборони Польщі оголосив конкурс на військовий літак. Тактико-технічні вимоги до майбутньої машини включали, в числі іншого, максимальну швидкість більш 170 кілометрів на годину, потужність двигуна 220 кінських сил, укорочений зліт і посадку. Літак передбачалося озброювати одним турельним кулеметом для стрільця-спостерігача. До участі в конкурсі було допущено три проекти: варшавський PZL L-2, бяло-подляський PWS-5 і люблінський Plage i Laskiewicz (Lublin) R-X [11].

Незважаючи на надані Варшавським і Бяло-Подляським заводами варіанти літаків, за технічними даними і собівартістю виробництва перемога була за літаком, виготовленим на заводі Plage i Laśkiewicz в Любліні. Загалом, для початку 30-х років Lublin R.XIII виявився вдалим літаком-розвідником, маючи більшу дальність польоту й високі злітно-посадочні характеристики. Літак міг злітати

й сідати на дуже короткі смуги (68 м для R-XIII), що дозволяло використовувати для цього поля й луки. Проте лише деякі R-XIII були обладнані радіо й фотоапаратом, що сильно знижувало корисність літаків. З 1933 по 1939 роки було зроблено 288 літаків класу R.XIII і R.XIV, з яких 20 літаків R.XIII і 15 машин R.XIV призначалися для морської авіації. З 1936 року R.XIII планувалося замінити на RWD-14, однак процес проведення цих нових літаків затримався й фактично не починався аж до початку Другої світової війни.

У середині тридцятих років Польща заслужено пишалася своєю авіапромисловістю. ВПС практично повністю були оснащені вітчизняними літаками й моторами. Для не дуже великої та не так вже й багатой країни це вважалося великим досягненням. У Польщі працювали кілька створених творчих колективів, що очолювалися талановитими конструкторами. А винищувачі й бомбардувальники, створені під їхнім керівництвом, навіть експортувалися в інші країни [12].

Історія розвитку військової авіації в Польщі досить велика, докладніше про неї йдеться у фахових польських історичних виданнях [13]. Формування авіації не вплинуло на розвиток авіаційного законодавства. Історія авіації в Польщі набагато старша, чим розвиток самого авіаційного права. На жаль, як ми вже раніше згадували, ця галузь права не відноситься до усталених.

Під час II Речі Посполитої переломною подією стало входження в життя розпорядження із силою закону «Про авіаційне право» від 17 травня 1928 року, підписане тодішнім президентом Ігнациєм Мосьцицьким [14]. Воно було видано разом із п'ятнадцятьма підзаконними актами [15].

Динамічний розвиток авіації в міжвоєнному (третьому) періоді заохочувало юристів до розгляду проблематики авіаційного права. Серед юристів, що досліджували цю проблематику, можна назвати Богдана Васютинського [16], Адольфа Лебескінда, Анджея Кафтала [17], Тадеуша Налевського [18; 19]. Однак група фахівців, які досліджували авіаційне законодавство в ті часи, була невеликою. Так залишилося до сьогоднішнього дня. Асоціація International Law Association [20] так само продовжує діяльність, пов'язану з правом, як згадує Адольф Лебескінд. Особливо необхідно підкреслити роль цієї Асоціації в період кодифікації міжнародного авіаційного права.

Період Другої світової війни в розвитку авіації Польщі (за нашою класифікацією – 4 період) пов'язаний з воєнними діями польських пілотів і технічного персоналу авіації. Цей період авіації Польщі характеризується наявністю військової і транспортної авіації, яка знаходилася на рівні індустріально розвинених держав світу. Авіація Польщі нанесла суттєвий наклад німецьким повітряним силам. Згідно з німецькими джерелами, у вересневій кампанії 1939 р. фашистська Німеччина в повітряних боях від вогню військ повітряної оборони Польщі й в авіакатастрофах втратила 285 літаків: 63 розвідника, 79 винищувачів, 109 бомбардувальників, 12 транспортних літаків, 22 літака зв'язку й морської авіації. Втрати, понесені фашистською авіацією, були відновлені тільки весною 1940 р., через що Гітлер переніс строк нападу на Францію. Польська авіація втратила 357 літаків, які були збиті в боях або знищені на аеродромах [21].

Після поразки Польщі пілоти цієї країни воювали на західному і східному фронтах. Багато польських військових льотчиків перебралися у Францію. У ході оборони Франції польські пілоти збили близько 50 німецьких літаків, 13 поляків-льотчиків загинули. Потім польські льотчики переправилися в Британію, тут було сформовано 2 польські ескадрильї у складі британських ВПС (302-я й 303-я, але поляки служили й в інших британських ескадрильях). У битві за Британію (липень–жовтень 1940) брали участь 145 польських пілотів-винищувачів, які збили 201 літак супротивника. Польська 303-я ескадрилья (англ.) стала одною із самих результативних серед британських ВПС, збивши 125 німецьких літаків. Улітку 1940 року було сформовано 2 польські бомбардувальні ескадрильї, пізніше загальне число польських ескадрильї у Британії досягло 15: з них 10 винищувальних, 4 бомбардувальних і 1 ескадрилья наведення артилерії. У 1943 році група польських льотчиків («Цирк Скальського») воювала в Північній Африці. Польські льотчики бомбили Німеччину (15 тис. тонн бомб), у тому числі Берлін, Рур і Гамбург, скидали озброєння й боєприпаси для партизанів у Польщі (426 вильотів) і в інших країнах (909 вильотів). Усього за час війни польські льотчики здійснили з Британії 73,5 тис. бойових вильотів. Вони збили 760 німецьких літаків і 190 ракет Фау-1, потопили 2 підводні човни. Самими результативними з польських пілотів були Станіслав Скальський, Вітольд Урбанович, Євгениуш Хорбачевський і Болеслав Гладиш, що збили по 15 і більш ворожих літаків кожний. Втрати польських ВПС склали до 2 тисяч загиблими. Після закінчення Другої світової війни більша частина польського льотно-технічного персоналу (всього в травні 1945 їх було більш 14 тисяч) залишилася жити на Заході [22].

На сході в червні 1943 була сформована польська піхотна дивізія імені Тадеуша Косцюшка. 10 серпня за розпорядженням Сталіна було сформовано польський корпус у складі 2-х піхотних дивізій, танкової бригади, артилерійської бригади, авіаційного полку й корпусних частин. У серпні 1943 року 1-а польська піхотна дивізія разом із 1-м польським танковим полком ім. героїв Вестерплатте та 1-м винищувальним авіаційним полком «Варшава» (32 літака Як-1) сформували 1-й польський корпус (12 000 військовослужбовців) на чолі з генерал-майором З. Берлінгом. Технічні війська, в тому

числі авіація, не мали польських спеціалістів. Як ми вже вказували, всі польські льотчики вже боролися на Заході під прапорами лондонського уряду. Тому радянське командування ухвалило рішення щодо переведення у Військо Польське своїх авіаційних частин. Заміну особового складу на поляків у них передбачалося проводити поступово, в міру підготовки польських фахівців. У цих частинах увесь особовий склад носив польську форму, команди й спілкування, незважаючи на те, що поляків там майже не було, здійснювалися польською мовою. Наприкінці липня – початку серпня 1-а польська армія брала участь у звільненні Денблина й Пулав. 1-а польська бронетанкова бригада брала участь в обороні Студзянського плацдарму на західному березі Вісли, південніше Варшави. В її складі діяло три полки винищувальної авіації. У боях із німцями на східному фронті брали участь також польські авіаційні формації (що складалися, головним чином, із радянських льотчиків). У 1945 році роль польської армії помітно зросла, тому що чисельність польських з'єднань досягла 200 000 людей (1-а й 2-а польські армії, 1-й танковий корпус, 1-й повітряний корпус й інші частини), що становило приблизно 10% від загальної чисельності з'єднань Радянської Армії, що штурмували Берлін. Навесні 1944 р. близько 600 польських курсантів навчалися в радянських льотних і авіаційно-технічних школах [23].

Час після Другої світової війни і до початку 90-х років минулого століття можна відзначити як п'ятий (радянський) період у розвитку авіації Польщі. Держава купує в СРСР літаки різних марок і виробляє їх за ліцензіями, отриманими в Радянському Союзі. Так, наприклад, у 1966 році до 36 спеціального самохідного льотного полку у Варшаві (у 1974 р. полк змінив назву на «Спеціальний полк транспортної авіації») надійшло 4 літаки АН-24 W-II, по дві одиниці в червні й жовтні. У 1970 роках на заміну літаків Li-2 та ІЛ-14 прибули літаки АН-24 та АН-26. За ліцензією виробляється легкий літак АН-2. Військові літаки також виробляються за ліцензією із СРСР. Наприклад, на базі літака МіГ-15 виробляються різноманітні модифікації Lim-1, Lim-2, Lim-2R, SBLim-1, SBLim-2 тощо. Постачалися в цю країну й інші радянські літаки, серед яких були МіГ-29, Су-7Б тощо.

Треба відзначити, що в цей період набуло подальшого розвитку Авіаційне право. Відразу по закінченню II світової війни комуністична влада незначно змінила існуюче авіаційне право. У 1962 році розпорядження «Про авіаційне право» замінив новий однойменний закон [24]. Він був чинним протягом 40 років і був замінений сучасним польським законом з тією ж назвою. Чисельні зміни в цей закон були внесені у зв'язку з членством Польщі в Європейському Союзі [25].

Розвиток авіаційного права, незважаючи на сто років існування авіації, є питанням, яке дуже довго в Польщі було маргінальним. Особливого розгляду авіаційного права з погляду юридичних наук не було: «Дотепер у літературі не розпочаті спроби систематизації знань на цю тему» [26]. Таким чином, експертиза авіаційного законодавства з погляду історичних наук може бути свого роду складністю, адже 100 років – це період, який вимагає довгострокового, поглибленого дослідження проблематики, але, на жаль, літератури з питань правового регулювання діяльності авіації недостатньо. Авіаційне право (ang. aviation, fr. droit aéronautique, niem. Luftverkehrsrecht) (у деяких джерелах назване повітряним правом) містить усі правові норми, що регулюють відносини, пов'язані з діяльністю авіації, тобто з виконанням польотів повітряних суден. Вони не охоплюють регулюванням інші види діяльності, пов'язані з використанням повітря чи запобіганням забрудненню повітря тощо [27]. Як справедливо пише Марек Жулич, «авіаційне право, визначною рисою якого є те, що воно нормує правові відносини, пов'язані з авіацією, є системою багатогранною й неоднорідною. Багатогранність системи ґрунтується на тому, що її створюють десятки міжнародних трактатів світового або регіонального масштабу, сотні підзаконних актів міжнародних організацій і тисячі міжнародних двосторонніх угод, а в сегментах, не охоплених міжнародним правом, застосовується національне право. Неоднорідність авіаційного права виникає з того, що воно нормує правові відносини, що відносяться до різних галузей права публічного, приватного або виділеного як економічне право. Ця багатогранна й неоднорідна система протягом близько ста років свого існування неймовірно розрослася й дотепер росте» [28].

У 90-х роках минулого століття Польща скинула ярмо залежності від Радянського Союзу і стала на шлях незалежного розвитку. Почався етап польського відродження у всіх галузях життя. Відтоді й дотепер – це шостий період розвитку в авіації. 1 травня 2004 року Польща стала членом Європейського Союзу. Входження Польщі до Європейського Союзу зв'язується з прийняттям державою ряду зобов'язань, з яких головне місце займає застосування права ЄС.

Зараз у Польщі є крупні авіакомпанії, які щорічно перевозять мільйони пасажирів і десятки тисяч вантажів. Держава переводить свій авіапарк на новітні літаки. Наприклад, LOT Polish Airlines відноситься до ряду самих старих і відомих авіакомпаній світу. Вона володіє поважною повітряною мережею маршрутів та авіапарком із 56 літаків з урахуванням дочірніх компаній. LOT їх нараховує декілька, основні – це Eurolot (внутрішні рейси) і Centralwings (лоукост-перевізник). Здійснює польоти у 49 міст, 31 країну. Ці компанії використовують різні типи літаків, а на внутрішніх авіалініях в основному літаки АTR 72 і АTR 42 [29]. Виробником цих літаків є франко-італійський концерн АTR. Вони виконують авіарейси в Бидгощ, Варшаву, Вроцлав, Гданьськ, Зелену-Гуру, Катовіце, Краків, Лодзь, Познань, Жешув, Щецин.

Для міжнародних рейсів компанія придбала Boeing 737-400 – 3 шт. Boeing 787-8 – 8 шт., Bombardier Q Dash 400 – 10 шт., Embraer E-170 – 6 шт., Embraer E-195 – 6 шт., Embraer E-175 – 12 шт. Вони виконують авіарейси за міжнародними маршрутами Амстердам, Афіни, Барселона, Бейрут, Берлін, Брюссель, Будапешт, Бухарест, Відень, Венеція, Вільнюс, Гамбург, Дублін, Дюссельдорф, Женева, Загреб, Копенгаген, Ларнака, Ліон, Лондон, Любляна, Мадрид, Манчестер, Мілан, Мюнхен, Ніцца, Ньюарк, Нью-Йорк, Осло, Париж, Прага, Рига, Рим, Софія, Стамбул, Стокгольм, Таллінн, Тель-Авів, Торонто, Франкфурт-на-Майні, Гельсінкі, Цюрих, Чикаго. Також в українські міста, такі як: Київ, Львів, Одесу, Харків та міста країн колишнього Радянського Союзу, Мінськ, Санкт-Петербург, Калінінград (чартер) [30].

Іншим великим перевізником є Wizz Air – угорсько-польська бюджетна авіакомпанія зі штаб-квартирою у Вечеше (медьє Пешт). Працює головним чином на ринку Центральної Європи. У компанії є бази в аеропортах: Катовице, Познань, Варшави (імені Шопена) і Гданську (Польща), Будапешта (Угорщина), Баку (Азербайджан), Софії (Болгарія), Клуж-Напока, Бухареста, Тімішоари, Тиргу-Муреша (Румунія), Белграда (Сербія), Києва (Жуляни) (Україна); Вільнюса (Литва); Кутаїсі (Грузія), Скоп'є (Республіка Македонія) [31].

Новий виток розвитку в період перебування в НАТО та Євросоюзі отримала військова авіація Польщі. Для її збройних сил було придбано велику кількість літаків. Основу парку військової авіації Польщі становлять три типи бойових машин. Літаки американського виробництва F-16 «Fighting Falcon» у найсучаснішій модифікації «Block 52+», що перебувають на озброєнні 3-ї, 6-ї і 10-ї ескадрильї тактичної авіації ВПС Польщі, всього 48 винищувачів, з них – 36 одномісних (F-16C) і 12 двомісних (F-16D). Іншим типом бойових літаків, що перебувають на озброєнні ВПС Польщі, є винищувачі МіГ-29 радянського виробництва. Усього 31 винищувач. Перші 13 літаків були поставлені Польщі Радянським Союзом у 1989 році. Ще 11 літаків були отримані по бартерній угоді від Чехії в 1995–1996 роках (в обмін на польські вертольоти W-3 «Sokol»). У 2003 році Німеччина за ціною в один євро за винищувач «продала» Польщі 22 літака МіГ-29, що раніше стояли на озброєнні Національної Народної армії НДР. Ці літаки до моменту «продажу» їх Польщі вже пройшли модернізацію відповідно до вимог НАТО [32].

Водночас історію авіації Польщі, як і всю світову історію повітроплавання, можна представити як історію авіакатастроф. З початком виникнення авіації і до наших днів польська авіація мала досить багато прецедентів, пов'язаних із катастрофами літаків, в яких гинули навіть перші особи держави. Причому цілий ряд таких неприємностей виникало через неналежне регулювання повітряного руху, відносини у сфері якого мають стати предметом комплексної галузі права – авіаційного права.

Розвиток авіаційного права в Польщі знаходиться в початковій фазі й залишається під сильним впливом міжнародного права, що паралельно розвивається [33]. Так залишається й дотепер. Однак необхідно додати, що в цей час Польща одночасно користується правом Європейського Союзу, якому надається верховенство. Членство Польщі в Європейському Союзі – це історичний факт, який має величезний вплив на національне польське авіаційне право. Вхідження Польщі до Європейського Союзу зв'язувалося з прийняттям державою ряду зобов'язань, з яких головне місце займає застосування права ЄС. Прийняття всієї союзної правової бази *acquis communautaire*, яка складається, як указує С. Савицьки, з правового порядку, правових принципів, прецедентного права Трибуналу Справедливості ЄС (раніше – ЕТС) і Генерального Суду (раніше – суду першої інстанції), – це обов'язок усіх держав-членів [34]. Необхідно підкреслити, що дані зобов'язання повинні бути прийняті всіма державами-членами Євросоюзу. Звичайно, авіаційне право не є виключенням у цій області. Специфіка авіаційного права Європейського Союзу ґрунтується на тому, що цей порядок автономний і незалежний як від права міжнародного, так і права внутрішнього, однак формуючий внутрішнє право держав-членів. Метою ЄС є гармонізація права у всіх державах-членах із збереженням окремого внутрішнього права тих же держав. Кожна держава-член ЄС зобов'язана виконувати свої зобов'язання, які на неї покладені у зв'язку з підписанням міжнародних договорів (ст. 26 Віденської конвенції). Таким чином, маючи на увазі, що у відповідності зі ст. 68 Європейської угоди [35], яка говорить: «сторони визнають, що істотною вступною умовою економічної інтеграції Польщі із Союзом є зближення існуючого й майбутнього законодавства Польщі з існуючим у Союзі, Польща прикладає всі зусилля з метою забезпечення погодження її майбутньої законотворчості із законотворчістю Союзу». Такі ж важливі зобов'язання Польща взяла на себе з метою реалізації авіаційного права ЄС [36].

Висновок. Отже, визнання авіаційного права окремою галуззю права Польщі в наш час є об'єктивною необхідністю, яка диктується як розвитком вітчизняної авіації, так і входженням Польщі до Європейського Союзу.

Література:

1. Zob. Dobrzyński, Historia lotnictwa polskiego. URL: <http://www.skrzydlahistorii.pl/materialy/historia.pdf> czy też T. Goworek, Pierwsze samoloty myśliwskie lotnictwa polskiego, Wydawnictwo Czasopism i Książek Technicznych, Warszawa 1991; T. Królikiewicz, Polski samolot i barwa, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1981.
2. Матыевич-Мацеевич Бронислав Витольдович. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Матыевич-Мацеевич,_Бронислав_Витольдович (дата звернення: 10.11.2018).
3. Zob. S. Rundstein, Wojna powietrzna wobec prawa, Themis Polska 1915 (Warszawa). T. 5. S. 32 i nast.
4. T. Halewski. Rozwój nauki prawa lotniczego zagranicą a w Polsce, Przegląd Prawa i Administracji. 1938. R. LXIII. S. 6 i nast.
5. L. Babiński. Drogi i kierunki współczesnego prawa lotniczego, Ruch prawniczy, Ekonomiczny i socjologiczny 1930. Z. 1. S. 3 i n.
6. Udział brali także przedstawiciele naszego kraju
7. Dobrzyński, Historia lotnictwa polskiego. URL: <http://www.skrzydlahistorii.pl/materialy/historia.pdf> (дата звернення: 27.02.2016).
8. URL: <https://ursukhov.wordpress.com/2012/08/16/lublin-r-xiii-polski-samolot-towarzyszacy-z-okresu-ii-wojny-swiatowej/> (дата звернення: 27.02.2016).
9. Польские Авиалинии ЛОТ. URL: <http://www.bravoavia.com.ua/offers/flights/airline/lot-polish-airlines> (дата звернення: 27.02.2016).
10. URL: <http://www.airwar.ru/enc/fww1/bh33.html> (дата звернення: 27.02.2016).
11. URL: <https://ursukhov.wordpress.com/2012/08/16/lublin-r-xiii-polski-samolot-towarzyszacy-z-okresu-ii-wojny> (дата звернення: 27.02.2016).
12. Истребительная авиация Польши накануне войны. URL: <http://topwar.ru/71396-pravka-istrebitelnaya-aviaciya-polshi-nakanune-voyny.html> (дата звернення: 27.02.2016).
13. Dobrzyński. Historia lotnictwa polskiego. URL: <http://www.skrzydlahistorii.pl/materialy/historia.pdf> (дата звернення: 27.02.2016).
14. Zob. A. Kaftal. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym zaopatrzone wstępem i objaśnieniami przez Andrzeja Kaftala. Warszawa, 1928.
15. Wydanie tegoż rozporządzenia stanowiło jedynie w istniejącej w innych państwach tendencje regulowania przez prawo krajowe prawa lotniczego.
16. Członek Ligi Narodowej, w latach 1908–1915 redaktor "Przeglądu Narodowego", w latach 1915–1917 współredaktor "Sprawy Polskiej" w Piotrogradzie i wydawca "Dziennika Polskiego", od sierpnia 1917 współorganizator i jeden z aktywniejszych działaczy Rady Polskiej Zjednoczenia Międzypartyjnego, w dwudziestoleciu międzywojennym profesor prawa Uniwersytetu w Poznaniu i Warszawie, senator z ramienia Stronnictwa Narodowego. Zob. B. Wasiutyński, Administracyjne prawo lotnicze. Warszawa, 1939.
17. Zob. min. A. Kaftal. Lotnictwo a prawo cywilne, Zagadnienia odpowiedzialności względem pasażerów w teorii i praktyce. Warszawa, 1926; A. Kaftal. Przynależność państwowa statków powietrznych. Warszawa, 1928.
18. Tadeusz Halewski bohater walk o niepodległość Polski, propagator przedwojennego lotnictwa sportowego, współtwórca polskiego prawa lotniczego, zob. T. Halewski, Ustrój administracyjny lotnictwa, Lwów 1936 r, „Prawo lotnicze w zarysie”, Lwów 1936; „Ustrój administracyjny lotnictwa. Studium prawno-administracyjne”, Lwów 1936; „Prawo lotnicze w zarysie (okres powojenny)”, Lwów 1937; czy też Rola nauki i instytutów naukowo – badawczych w rozwoju lotnictwa, Życie Techniczne 1938,
19. A. Liebeskind, Rozwój prawa lotniczego, Czasopismo Prawnicze i Ekonomiczne. 1945. R XXXIII. S. 30 i nast.
20. Znaczenie stowarzyszenia ILA dla rozwoju prawa lotniczego na świecie jest olbrzymia.
21. Жирохов М. Славяне в воздухе URL: <http://www.polska.ru/polska/historia/wws.html>
22. Немецкая оккупация Польши (1939–1945). URL: <http://www.diary.ru/~velikoe-sorokoletie/p166393007.htm?oam> (дата звернення: 27.02.2016).
23. Там само: URL: <http://www.diary.ru/~velikoe-sorokoletie/p166393007.htm?oam> (дата звернення: 27.02.2016).
24. Zob. T. Uszyński. Polskie prawo lotnicze z komentarzem, Wydawn. komunikacji i łączności, Warszawa 1966, Przedmowe do tego komentarza sporządził wspomniany już Profesor Cezary Berezowski, a opiniodawcą był min. Profesor Marek Żylicz.
25. Ustawa była nowelizowana 47 razy, na podstawie delegacji zawartych w jej przepisach łącznie wydano kilkaset aktów wykonawczych.

26. P. Fastnacht – Stupnicki, J. Sznajder, Historyczne początki rozwoju nauki prawa lotniczego w Polsce, [w:] A. Konert, Internacjonalizacja i europeizacja prawa lotniczego, Oficyna wydawnicza Uczelni Łazarskiego. Warszawa 2015. S. 129.
27. M. Żylicz. Prawo lotnicze, międzynarodowe, europejskie i krajowe, LexisNexis. Warszawa, 2011. S. 23.
28. M. Żylicz. Prawo lotnicze, międzynarodowe, europejskie i krajowe, wydawnictwo LexisNexis. Warszawa 2011. S. 21–22.
29. Польские авиакомпании. URL: <http://www.bravoavia.com.ua/offers/flights/airline/lot-polish-airlines> (дата звернення: 27.02.2016).
30. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/LOT> (дата звернення: 27.02.2016).
31. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Wizz_Air (дата звернення: 27.02.2016).
32. Надеждин Е. Угрожающая модернизация. URL: <http://www.evrazia.org/article/1719> (дата звернення: 27.02.2016).
33. P. Fastnacht – Stupnicki. Sznajder J. Historyczne początki rozwoju nauki prawa lotniczego w Polsce, [w:] A. Konert, Internacjonalizacja i europeizacja prawa lotniczego, Oficyna wydawnicza Uczelni Łazarskiego. Warszawa, 2015. S. 129.
34. W. Góralczyk, S. Sawicki, Prawo międzynarodowe publiczne w zarysie, Wydawnictwo LexisNexis. Warszawa, 2007. S. 351.
35. Układ Europejski ustanawiający stowarzyszenie między Rzeczpospolitą Polską z jednej strony a Wspólnotami Europejskimi i ich państwami członkowskimi z drugiej strony podpisany dnia 16 grudnia 1991 roku w Brukseli (Dz. U z 1994 r. Nr 11 poz. 38 z późn. zm.)
36. Implementacja prawa UE polega na wdrożeniu do krajowego porządku prawnego przepisów dyrektyw. Przepisy dyrektywy nie stosuje się bezpośrednio, dlatego też nie zastępują samoczynnie krajowych reguł prawnych. Zgodnie z przepisem artykułu 288 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej dyrektywa wiąże każde państwo członkowskie do którego jest kierowana w odniesieniu do rezultatu, który ma być osiągnięty, pozostawiając organom krajowym swobodę wyboru formy i środków. Dyrektywa jako źródło prawa pochodnego jest instrumentem Unii Europejskiej, którego celem jest dążenie do zbliżenia legislacji przy jednoczesnym zachowaniu odrębności systemów wewnętrznych poszczególnych państw członkowskich. Określony w dyrektywie rezultat musi zostać osiągnięty w określonym terminie. Pozostawia się państwu członkowskiemu możliwość dokonania wyboru form i środków, które są niezbędne do osiągnięcia celów. Natomiast podczas dokonywania oceny ich zgodności z prawem unijnym bierze się pod uwagę kryteria ustalone na poziomie UE (art. 288 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej – dawny 249TWE). Przepisy dyrektywy muszą zostać transponowane – implementowane, wdrożone do krajowego porządku prawnego. Jak słusznie pisze Klaus – Dieter Borchardt „(...) transpozycja ma tworzyć stan prawny pozwalający określać w sposób wystarczająco jasny i precyzyjny prawa i obowiązki wynikające z przepisów dyrektywy, by obywatel europejski miał możliwość zastosować się do nich lub przeciwstawić się im przed sądem krajowym”.