Ясюк Ева

Проректор, кандидат юридических наук, доктор .
Высшая торговая школа

К вопросу об истории авиационного права Польши

Целью этого выступления является обращение внимания на развитие авиационного права в Польше. Авиационное право (ang. aviation, fr. droit aéronautique, niem. Luftverkehrrecht), также называемое воздушным правом, содержит все правовые нормы, касающиеся правовых отношений, связанных с деятельностью авиации. Оно не охватывает других видов деятельности связанной с использованием воздуха, предотвращением загрязнения воздуха и т.д.[1] Как справедливо пишет Марэк Жулич "Авиационное право, отличительной чертой которого является то, что нормирует правовые отношения, связанные с авиацией, является системой многогранной и неоднородной.

Многогранность системы основывается на том, что её создают десятки международных трактатов, мирового масштаба или регионального, сотни подзаконных актов международных организаций и тысячи международных двусторонних соглашений, а в районах неохваченных международным правом применяется национальное право.

Неоднородность авиационного права возникает из того, что оно нормирует правовые отношения, относящиеся к разным отраслям права государственного, частного или выделенного как экономическое право." Далее профессор добавляет что "Эта многогранная и неоднородная система в течение около ста лет своего существования невероятно разрослась и до сих пор растёт."[2]

Целью анализа проведённого в этом вЫступлении является демонстрация того, что развитие авиационного права, несмотря на сто лет продолжительности, является вопросом, который очень долго в Польше был маргинальным. Особенно рассмотрение авиационного права с точки зрения исторических наук не дождалось слишком многих обработок: „До сих пор в литературе не предпринято пробы систематизации знаний на эту тему."[3] Таким образом, экспертиза авиационного законодательства с точки зрения исторических наук может являться своего рода сложностью – 100 лет это период который требует долгосрочного, углубленного исследования проблематики, а литература предмета очень убогая. Поэтому автор тоже не берётся исчерпать тему. Автор хочет в основном зарисовать проблематику. Одновременно он выражает надежду, что это станет поощрением для дальнейших исследований на эту тему.

Изучение авиационного права в Польше «в начальной фазе своего развития остаётся под сильным влиянием параллельно развивающегося международного права.»[4] Так осталось до сих пор. Однако необходимо добавить, что в настоящее время в Польше обязательным одновременно есть право Европейского Союза, которое приоритетно. Членство Польши в Европейском Союзе это исторический факт, который имеет огромное влияние на национальное польское авиационное право.

Необходимо так же вспомнить, что авиационное право в Польше очень долго не преподавалось во всех институтах. В столетней истории этого права в Польше мы можем говорить о варшавской школе международного авиационного права (ныне Департамент воздушного и космического права в Институте международного права на факультете права и администрации Варшавского университета), созданной профессором Цезарием Березовским, продолжателем которой был Марек Жилич, потом профессор Здзислав Галицки, к которой, как пишет Марек Жилич, впоследствии присоединились ряд докторатов: Изабелла Шимайда, Катажина Мышона-Костшева, Эва Ясюк, Агнешка Кунерт-Диалло. Необходимо так же добавить, что варшавская школа связана с радомской школой (Высшая Торговая Школа в Радоме). Обе школы проводят исследования, организуют конференции связанные с авиационным правом.

История авиации в Польше и развитие авиационного права.

Формирование авиации не влияло на развитие авиационного законодательства. История авиации в Польше гораздо старше, чем развитие самого авиационного права. К сожалению, как я уже ранее упоминала, эта область права не относится к популярным.

Как мы можем прочитать в работе Ярослава Добжиньскего – История польской авиации: "История развития авиации на польской земле датируется с XIX века. Тогда имели место первые попытки полётов на устройствах тяжелее воздуха. В 60-х годах XIX века народный плотник и скульптор Ян Внек строил деревянные, обтянутые полотном крылья, прикрепляющиеся к плечам, называемые „Лота" и пробовал на них летать с башни костёла в Одпорышове около Домбровы Тарновскей. Во время одной из таких попыток в день Пятидесятницы в 1869 году произошёл несчастный случай, в результате которого он умер. В 90-х годах XIX века художник Чеслав Таньски, опираясь на опыт немецкого пионера планеризма Отто Лилиенталя, построил планер, названный «Лотней», на котором выполнял короткие полёты-прыжки. В начале XX века на польских землях начали появляться первые самолёты. В 1910 году в Варшаве образовалось Общество Авиата, имеющее задачу обучения пилотов. В Кракове появился аэродром в Раковицах, первый аэродром в Варшаве появился на поле Мокотовском, возле ипподрома".

Однако необходимо заметить, что в более позднее время развитие авиации в Польше связывалось в основном с развитием военной авиации.[5] Авиация в Польше не может похвастаться долголетней и впечатляющей историей. Совершенно иначе выглядело развитие мировой авиации, потому что его начало мы можем отыскать уже в древние времена – в мифе о Дедале и Икаре. Именно в нём мы, собственно, читаем о первой попытке конструирования крыльев прикреплённых воском к плечам, которые должны были исполнить мечту о полёте. Однако, как мы помним из мифа, Икар не послушал отца, взлетел слишком высоко, и тогда солнце растопило воск, а Икар рухнул в море. Однако необходимо указать, что кроме греческих мифов, упоминания о попытках полётов происходят из преданий и легенд древнего Китая около 2200 года до н.э. – легенда о летающем царе Шун, потом, около 1000 года до н.э. – легенда о летающих людях Ки-Куанг). В тоже время в древней Индии говорится о летающем коне царя Викрамадитья. Так же Леонардо да Винчи разработал первые проекты воздушных судов: тепловых шаров, самолёта с крыльями, вертолёта и парашюта. В 1617 году мы имеем дело с первым проектом парашюта, разработанным Фаусто Веранзио. В тоже время первым прыгает с парашютом в 1783 году с дерева француз Себастьян Ленорманд. Разработкой конструкции парашюта как спасательного средства в свою очередь занялся Дж. Бланхард. Затем был разработан проект управляемого шара французским офицером Дж. Мушне. 1709 год принёс первую попытку взлёта модели теплового шара выполненную Бартоломео де Гусмао в Лиссабоне в Португалии.[6] Однако первые удачные попытки полёта на шаре имели место в XIX веке, а приняли в них участие в 1783 году братья Монгольфьер. Необходимо указать, что полёт продолжался только 25 минут при максимальной высоте 1000 метров[7]. Полёты на воздушных шарах существовали до конца XIX века как эксклюзивный спорт и форма отдыха для богатых парижан.[8]

С того времени предпринятых попыток подняться в небеса было множество. Однако перелом в развитии авиации наступил в период I мировой войны, когда появляется конструкция биплана. Сразу после войны начнётся новая эра в конструкции самолётов благодаря использованию многоцилиндровых двигателей. Тут мы имеем дело с нарастающей потребностью создания авиационного законодательства. Необходимо помнить, что такая необходимость появилась также и в Пльше. Первая мировая война это время когда множество поляков служило в лётных войсках стран оккупантов. После окончания войны приступили к созданию польской военной авиации. Первым оборудованием, которое нашлось в его оснащении, были самолёты оставленные оккупантами, в основном немцами и австрияками. Кадры состояли из офицеров, ранее служивших в армиях оккупантов. Важным дополнением опытных людей и оборудования

были авиационные подразделения, входящие в состав Польского Корпуса генерала Халлера.[9]

История развития военной авиации в Польше достаточно обширна, как и история авиации вообще, однако она не является главной темой этой статьи и поэтому автор целенаправленно минует её подробное описание, отсылая читателя к профессиональной литературе в этой области.[10]

Таким образом, подводя итоги – развитие военной авиации внесло свой вклад в развитие авиационного права. Однако, необходимо указать, что оно было вызвано существующей в мире тенденцией занятия этой областью права. В Польше первым использовал понятие авиационного права Тадеуш Халевски[11], указывая, что это Coüannier в 1909 году первым воспользовался понятием авиационного права в области права воздушной войны во время конференции в Гааге в 1899 и 1907 годах, в Лондоне в 1908
и 1909, в Париже в 1910 году. В свою очередь, по мнению Леона Бабиньскего, началом развития авиационного права следует признать 1889 год.[12] В Париже во время Всемирной выставки – Международный Конгресс Воздухоплавания, была особенно горячо затронута проблематика, между прочими юридическими проблемами, связанными с авиацией.[13]

Развитие авиационного права в Польше – наиважнейшие события

С началом XX столетия в польской юридической литературе появляется футуристическая публикация, которая предвещает вместе с деятельностью человека в воздухе развитие совершенно новой области права: права авиационного. В то же время в Варшавской Судебной Газете 12 января 1902 года доктор Шимон Рундштейн в статье на тему "Над уровнем. Юридические фантазии" затрагивает вопросы полётов воздушных шаров в военных действиях, а так же вопросы суверенности государств у воздушном пространстве, и проблематику принципов, которые должны применятся в юридической деятельности на борту воздушного судна.[14] Во время II Речи Посполитой – 17 мая 1928 года переломным событием стало вхождение в жизнь распоряжения с силой закона "об авиационном праве" подписанного тогдашним президентом Игнацием Мосьтицким.[15] Оно было издано вместе с пятнадцатью подзаконными актами.[16]

Динамическое развитие авиации в межвоенном периоде поощряло юристов к рассмотрению проблематики авиационного права. Богдан Васютински[17], Адольф Лебескинд, Анджей Кафтал[18], Тадеуш Налевски[19] являются примером юристов занимающихся этой проблематикой.[20] Однако нужно помнить, что группа специалистов занимающихся авиационным законодательством в те времена была очень скромной – и так осталось до сегодняшнего дня. Ассоциация International Law Association[21] так же осуществляет деятельность, связанную с правом, упоминает о том Адольф Либескинд. Особенно необходимо подчеркнуть роль этой Ассоциации в период кодификации международного авиационного права.

В свою очередь, сразу по окончании II мировой войны коммунистические власти незначительно изменили существующее авиационное право. В то время в 1962 году распоряжение периода II Речи Посполитой заменил новый закон *Авиационное право*.[22] Обязывал он в течение 40 лет и был заменён упомянутым ниже современным польским законом с тем же названием. Новую форму закон принял в связи с членством в Европейском Союзе и рядом поправок и подзаконных актов.[23]

Присоединение Польши к Европейскому Союзу и развитие авиационного права в Польше

1 мая 2004 года Польша стала членом Европейского Союза. Вхождение Польши в Европейский Союз связывалось с принятием государством ряда обязательств, из которых главное место занимает применение права ЕС. Принятие всей союзной правовой базы acquis communautaire, которая складывается, как указывает С.Савицки, из: правового порядка, правовых принципов, прецедентного права Трибунала Справедливости ЕС

(ранее ETS) и Генерального Суда (ранее суда первой инстанции), это обязанность всех государств-членов.[24] Необходимо подчеркнуть, что оно должно быть принято целиком всеми этими государствами. Конечно, авиационное право не является исключением. Специфика авиационного права Европейского Союза основывается на том, что это порядок автономный и независимый как от права международного, так и права внутреннего, однако формирующий внутреннее право государств-членов. Целью ЕС является гармонизация права во всех этих государствах при сохранении в отдельности внутреннего права тех же государств. Каждое государство член ЕС обязано исполнять свои обязательства, которые на него возложены в связи с подписанием международных договоров (ст. 26 Венской конвенции). Таким образом, в соответствии со ст. 68 Европейского соглашения[25], которое гласит: " стороны признают, что существенным вступительным условием экономической интеграции Польши с Союзом является сближение существующего и будущего законодательства Польши с существующим в Союзе. Польша предпримет все усилия с целью обеспечения согласованности её будущего законотворчества с законотворчеством Союза" так важно выполнение обязательств, связанных также с реализацией авиационного права ЕС.[26]

В настоящее время, как член Европейского Союза Польша обязана применять право ЕС используя принцип главенства того же права. Принцип верховенства права ЕС, несомненно, является указателем в области применения права государствами-членами Европейского Союза. Необходимо подчеркнуть его особую роль в области гармонизации авиационного права в масштабе всего Европейского Союза. Учитывая его особую роль государства-члены должны применять своё внутреннее право опираясь на прецедентное право Генерального Суда, которое подтверждает его существование и важность.[27][28]

Из прецедентного права Трибунала Справедливости следует, что верховенство права Европейского Союза является основным принципом этого права. По мнению суда, этот принцип неразрывно связан с особой природой Европейского Союза. Когда было принято первое решение начинающее это, то сегодня уже установленное верховенство (решение 15 июля 1964 года по делу 6/64, Costa против ENEL[29]), в Договоре не было ни одного упоминания о принципе верховенства. Эта ситуация до сих пор не изменилась. Факт, что принцип верховенства не будет включён в будущий Договор, никоим образом не нарушает самого принципа и обязывающего прецедентного права Трибунала Справедливости.

В случае нарушения государством-членом лежащих на нём обязанностей – применения права ЕС, вытекающих из членства в ЕС, предусмотренных правом Европейского Союза, существующие обстоятельства могут стать предметом разбирательства в Европейском суде.[30]

Это исследование касается истории авиационного права в Польше. Целью автора было вызвать интерес читателя к этой проблематике. К сожалению, после проведённых автором исследований подтверждается гипотеза, что эта проблематика является непопулярной и мало описана в юридической литературе. Однако, нужно заметить, что в последнее время она возбуждает больший интерес.

Список использованных источников:

1. M. Żylicz, Prawo lotnicze, międzynarodowe, europejskie i krajowe, LexisNexis, Warszawa 2011, s. 23.

2. M. Żylicz, Prawo lotnicze, międzynarodowe, europejskie i krajowe, wydawnictwo LexisNexis, Warszawa 2011, s. 21 – 22.

3. 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.

4. 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.

5. Zob. . Dobrzyński, Historia lotnictwa polskiego, 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.

6. Zob. Sz. Pilecki, Lotnictwo i kosmonautyka. Zarys encyklopedyczny, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1984, s. 16 – 17.

7. Z kolei pierwszym Polakiem, który odbył lot balonem w Warszawie w 1790 roku był Jan Potocki (na balonie Blancharda). Jan Potocki w towarzystwie J. P. Blancharda w obecności tłumów zebranych u zbiegu ul. Senatorskiej i Krakowskiego Przedmieścia dokonał udanego wzlotu na balonie wodorowym.

8. Wskazać należy, iż lot balonem odbywa się zgodnie z prawem wyporu, które sformułował Archimedes żyjący ok. 287 – 212 p.n.e. Natomiast jego kierowanie zwłaszcza wybór kierunku jest właściwie niemożliwy , A. Brodzki, S. Górski, R. Lewandowski, Ilustrowana encyklopedia dla wszystkich, Wydawnictwa Naukowo – Techniczne , Warszawa 1979, s. 5, zobacz także H. Pajor, G. Papliński, E. Uklańska, Lotnictwo, Wydawnictwa Naukowo – Techniczne, Warszawa 1979, s. 5-6, czy też Sz. Pilecki, Lotnictwo i Kosmonautyka. Zarys encyklopedyczny, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1984, s. 15 – 26, oraz A. Glass, Polskie skrzydła, Wydawnictwo Interpress, Warszawa 1984, s. 2- 96, T. Goworek, Pierwsze samoloty myśliwskie lotnictwa polskiego, Wydawnictwo Czasopism i Książek Technicznych, Warszawa 1991, s. J. David, Lotnictwo: Lotnicy i latające maszyny, Wydawnictwo Dolnośląskie Wrocław 1992, E. Malak. Samolot dzieło człowieka etapy rozwoju, Zakład Narodowy imienia Ossolińskich Wydawnictwo , Wrocław, Warszawa, Kraków 1993, W. Schier, Pionierzy lotnictwa ich maszyny. Samoloty w Historii i w miniaturze, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1980, s. 9 – 53. T. Królikiewicz, Polski samolot i barwa, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1981, s. 7 – 15, Historia lotnictwa, (08.04.2015), http://www.samoloty.pl/historia-lotnictwa-hobby-245.,

9. Dobrzyński, Historia lotnictwa polskiego, http://www.skrzydlahistorii.pl/materialy/historia.pdf

10. Dobrzyński, Historia lotnictwa polskiego, http://www.skrzydlahistorii.pl/materialy/historia.pdf

11. T. Halewski, Rozwój nauki prawa lotniczego zagranicą a w Polsce, Przegląd Prawa i Administracji 1938, R. LXIII, s. 6 i nast.

12. L. Babiński, Drogi i kierunki współczesnego prawa lotniczego, Ruch prawniczy, Ekonomiczny i socjologiczny 1930, z. 1 s. 3 i n.

13. Udział brali także przedstawiciele naszego kraju

14. Zob. S. Rundstein, Wojna powietrzna wobec prawa, Themis Polska 1915 (Warszawa), t. 5, s. 32 i nast.

15. Zob. A. Kaftal, Rozporządzenie Prezydenta Rzeczpospolitej z dn. 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym zaopatrzone wstępem i objaśnieniami przez Andrzeja Kaftala, Warszawa 1928.

16. Wydanie tegoż rozporządzenia stanowiło jedynie w istniejącą w innych państwach tendencje regulowania przez prawo krajowe prawa lotniczego.

17. Członek Ligi Narodowej, w latach 1908–1915 redaktor "Przeglądu Narodowego", w latach 1915–1917 współredaktor "Sprawy Polskiej" w Piotrogrodzie 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.

18. 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.

19. 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. Studjum 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,

20. A. Liebeskind, Rozwój prawa lotniczego, Czasopismo Prawnicze i Ekonomiczne 1945, R XXXIII, s. 30 i nast.

21. Znaczenie stowarzyszenia ILA dla rozwoju prawa lotniczego na świecie jest olbrzymia.

22. 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.

23. Ustawa była nowelizowana 47 razy, na podstawie delegacji zawartych w jej przepisach łącznie wydano kilkaset aktów wykonawczych.

24. W. Góralczyk, S. Sawicki, Prawo międzynarodowe publiczne w zarysie, Wydawnictwo LexisNexis, Warszawa 2007, s. 351.

25. 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.)

26. 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, wdrożoone 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."

27. Sprawa 11/70 Internationale Handelsgesellschaft GmbH v. Einfuhr – und Vorratsstelle für Getreide und Futtermittel (Zb. Orz. 1970, s. 1161)

28. Zob. P.Brzeziński, Relacje miedzy zasadą pierwszeństwa a zasadą efektywności – glsa do wyroku SN z 4.01.2008 r. (I UK 182/07), „Europejskie Przegląd Sądowy"2010, nr 1, s. 50 – 54.

29. „wynika (…), [że] prawu utworzonemu na podstawie, pochodzącemu z niezależnego źródła, nie można, ze względu na jego wynikającą stąd szczególną naturę, przeciwstawiać w postępowaniu sądowym jakiegokolwiek wewnętrznego aktu prawa, gdyż oznaczałoby to utratą przez to prawo charakteru wspólnotowego i zakwestionowanie samych podstaw prawnych Wspólnoty".

30. Zob. P. Dąbrowska – Kłoskowska, Skutki wyroków prejudycjalnych TS w postępowaniu przed sądami krajowymi w świetle orzecznictwa i Traktatu z Lizbony, „Europejski Przegląd Sądowy"2010, nr 12, s. 4 – 15, J. Zięba, Uprawnienia i obowiązki krajowych organów sądowych w zakresie przedkładania wniosku o orzeczenie wstępne do Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich, „Przegląd Prawa Europejskiego i międzynarodowego" 2008, nr. 1, s. 73 – 91, czy też K. Gawlik, Struktury wspólnotowe poświęcone lepszemu stanowieniu prawa,

„Przegląd prawa europejskiego i międzynarodowego”, 2008, nr. 2. s. 117 – 121, M. Baran, Zasada pewności prawa a zasada legalizmu unijnego – uwagi na tle orzecznictwa TS, „Przegląd prawa europejskiego i międzynarodowego”2011, nr. 5, s. 13 – 21., oraz M. Jaśkowski, Sądowa ochrona praw podstawowych w Unii Europejskiej (w)C. Mik, K. Gałka (red.)Prawa podstawowe w prawie i praktyce Unii Europejskiej, Wydawnictwo Dom Organizatora, Toruń 2009, s. 107 – 169, A. Wierzchowska, System instytucjonalny Unii Europejskiej, Wydawnictwa Akademickie i Profesjonalne, Warszawa 2008, s. 177 – 183.M. Górka, system instytucjonalny Unii Europejskiej, Instytut wydawniczy Euro Prawo, Warszawa 2010, s. 61 – 66. E. Murzyn, Odpowiedzialność odszkodowawcza za naruszeni prawa UE przez organy nadzoru bankowego w Niemczech, „Europejski przegląd sądowy” 2010, nr. 11, s. 25 – 32.