

# ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SZKODĘ NA ZIEMI WYRZĄDZONĄ RUCHEM STATKU POWIETRZNEGO

Anna Konert

MONOGRAFIE LEX



LEX

a Wolters Kluwer business

# ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SZKODĘ NA ZIEMI WYRZĄDZONĄ RUCHEM STATKU POWIETRZNEGO

Anna Konert

Zamów książkę w księgarni internetowej

**profinfo.pl**  
księgarnia internetowa



**LEX**

a Wolters Kluwer business

Warszawa 2014

Projekt został sfinansowany ze środków Narodowego Centrum Nauki

*Stan prawny na 1 stycznia 2014 r.*

Recenzent

*Dr hab. Adam Olejniczak*

Wydawca

*Magdalena Stojek-Siwińska*

Redaktor prowadzący

*Ewa Fonkowicz*

Opracowanie redakcyjne

*Bartosz Stanisławski*

Łamanie

*JustLuk Łukasz Drzewiecki, Justyna Szumieł, Stanisław Drzewiecki*

Układ typograficzny

*Marta Baranowska*

Ta książka jest wspólnym dziełem twórcy i wydawcy. Prosimy, byś przestrzegał przysługujących im praw. Książkę możesz udostępnić osobom bliskim lub osobiście znanym, ale nie publikuj jej w internecie. Jeśli cytujesz fragmenty, nie zmieniaj ich treści i koniecznie zaznacz, czyje to dzieło. A jeśli musisz skopiować część, rób to jedynie na użytek osobisty.

prawolubni

**SZANUJMY PRAWO I WŁASNOŚĆ**  
Więcej na [www.legalnakultura.pl](http://www.legalnakultura.pl)  
**POLSKA IZBA KSIĄŻKI**

© Copyright by Wolters Kluwer SA, 2014

ISBN 978-83-264-3204-0

ISSN 1897-4392

Wydane przez:

Wolters Kluwer SA

Dział Praw Autorskich

01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 33

tel. 22 535 82 00, fax 22 535 81 35

e-mail: [ksiazki@wolterskluwer.pl](mailto:ksiazki@wolterskluwer.pl)

[www.wolterskluwer.pl](http://www.wolterskluwer.pl)

księgarnia internetowa [www.profinfo.pl](http://www.profinfo.pl)

# Spis treści

---

Wykaz skrótów / 11

Wstęp / 15

## CZĘŚĆ I

### **ODPOWIEDZIALNOŚĆ OSOBY EKSPLOATUJĄCEJ STATEK POWIETRZNY Z TYTUŁU TZW. RYZYKA OGÓLNEGO**

#### Rozdział 1

#### **Odpowiedzialność osoby eksploatującej statek powietrzny z tytułu tzw. ryzyka ogólnego w prawie międzynarodowym / 25**

- 1.1. Historia tworzenia systemu rzymskiego / 25
- 1.2. System rzymski – ogólna charakterystyka / 28
  - 1.2.1. Konwencja rzymska z 1933 r. / 28
  - 1.2.2. Protokół brukselski z 1938 r. / 38
  - 1.2.3. Konwencja rzymska z 1952 r. / 39
    - 1.2.3.1. Zakres przedmiotowy zastosowania konwencji / 41
    - 1.2.3.2. Zakres podmiotowy zastosowania konwencji / 47
    - 1.2.3.3. Problematyka odpowiedzialności cywilnej / 55
    - 1.2.3.4. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej / 68
  - 1.2.4. Jurysdykcja / 70
    - 1.2.4.1. *Forum rei i forum delicti* / 70
    - 1.2.4.2. *Forum delicti* jako jedyne forum / 70
      - 1.2.4.2.1. *Forum actoris?* / 74
    - 1.2.4.3. Przedawnienie roszczeń / 76
  - 1.2.5. Protokół montreali z 1978 r. / 76
- 1.3. Próba oceny systemu rzymskiego / 81

- 1.4. Propozycja ILA / 86
- 1.5. Próby modernizacji systemu rzymskiego (2001–2008) / 87
- 1.6. Konwencja o kompensacji szkód wyrządzonych osobom trzecim przez statki powietrzne z 2009 r. – ogólna charakterystyka / 92
  - 1.6.1. Zakres zastosowania / 92
  - 1.6.2. Odpowiedzialność eksploatującego statek powietrzny / 97
    - 1.6.2.1. Podmiot odpowiedzialny / 97
    - 1.6.2.2. Zasada odpowiedzialności / 99
    - 1.6.2.3. Przesłanki odpowiedzialności / 102
    - 1.6.2.4. Pierwszeństwo w wypłacie odszkodowań / 109
    - 1.6.2.5. Odpowiedzialność kilku podmiotów / 110
    - 1.6.2.6. Przesłanki zwalniające z odpowiedzialności / 110
    - 1.6.2.7. Wypłata zaliczek / 110
  - 1.6.3. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej / 111
  - 1.6.4. Pozostałe postanowienia konwencji / 112

## Rozdział 2

### **Odpowiedzialność osoby eksploatującej statek powietrzny z tytułu tzw. ryzyka ogólnego w systemach prawnych niektórych państw / 114**

- 2.1. Odpowiedzialność osoby eksploatującej statek powietrzny w prawie polskim / 114
  - 2.1.1. Wprowadzenie / 114
- 2.2. Odpowiedzialność osoby eksploatującej statek powietrzny w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej o prawie lotniczym z 1928 r. / 115
- 2.3. Odpowiedzialność osoby eksploatującej statek powietrzny w ustawie – Prawo lotnicze z 1962 r. / 120
- 2.4. Odpowiedzialność osoby eksploatującej statek powietrzny w ustawie – Prawo lotnicze z 2002 r. / 122
  - 2.4.1. Wprowadzenie / 122
  - 2.4.2. Zakres przedmiotowy ustawy / 124
  - 2.4.3. Zakres podmiotowy ustawy / 125
  - 2.4.4. Zasada odpowiedzialności / 129
  - 2.4.5. Przesłanki odpowiedzialności / 131
  - 2.4.6. Okoliczności egzoneracyjne / 135

- 2.4.7. Odpowiedzialność na zasadzie winy (zderzenie statków powietrznych oraz przewóz z grzeczności) / 136
- 2.4.8. Relacja między regulacjami kodeksu cywilnego a ustawy z 2002 r. / 137
- 2.5. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej / 143
- 2.6. Odpowiedzialność osoby eksploatującej statek powietrzny za szkody wyrządzone osobom trzecim wskutek ruchu statku powietrznego na przykładzie poszczególnych państw / 145

## Podsumowanie części I / 155

## CZĘŚĆ II

### ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SZKODĘ WYRĄDZONĄ OSOBOM TRZECIM TZW. AKTAMI BEZPRAWNEJ INGERENCJI

#### Rozdział 1

#### Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną osobom trzecim tzw. aktami bezprawnej ingerencji w prawie międzynarodowym / 161

- 1.1. Akty bezprawnej ingerencji / 161
- 1.2. Zagadnienie terroryzmu / 164
- 1.3. Wyrównanie szkód wyrządzonych osobom trzecim wskutek aktów bezprawnej ingerencji w prawie międzynarodowym – konwencja montrealaska z 2009 r. / 170
  - 1.3.1. Przyczyny i proces tworzenia konwencji montrealaskiej z 2009 r. / 170
- 1.4. Konwencja montrealaska *unlawful interference* z 2009 r. – ogólna charakterystyka / 174
  - 1.4.1. Zakres zastosowania / 174
  - 1.4.2. Trzystopniowy system kompensacji szkód / 176
    - 1.4.2.1. Odpowiedzialność eksploatującego statek powietrzny (pierwszy pułap) / 176
    - 1.4.2.2. Międzynarodowy Fundusz Kompensacyjny Lotnictwa Cywilnego (drugi pułap) / 178
    - 1.4.2.3. *Wilful misconduct* eksploatującego statek powietrzny (trzeci pułap) / 190
    - 1.4.2.4. Zasada solidarności państw (*solidarity of the states*) / 196
  - 1.4.3. Przesłanki zwalniające z odpowiedzialności / 198
  - 1.4.4. Pierwszeństwo w wypłacie odszkodowań / 198

- 1.4.5. Roszczenia regresowe / 199
- 1.4.6. Pozostałe postanowienia / 200
- 1.4.7. Próba oceny przepisów konwencji montrealskiej *unlawful interference*. Propozycje rozwiązań / 202
- 1.5. Odpowiedzialność państwa: problem bez rozwiązania? / 210
- 1.6. Alternatywne propozycje rozwiązań na szczeblu międzynarodowym / 216
  - 1.6.1. Propozycja Ince & Co / 216
  - 1.6.2. Propozycja zmodyfikowania reżimu odpowiedzialności za szkody jądrowe / 217
  - 1.6.3. Propozycja zmodyfikowania reżimu odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem morza olejami / 221
  - 1.6.4. Ochrona praw poszkodowanych na podstawie Europejskiej Konwencji Praw Człowieka / 225

## Rozdział 2

### **Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną osobom trzecim tzw. aktami bezprawnej ingerencji w systemach prawnych niektórych państw / 227**

- 2.1. Wyrównanie szkód spowodowanych przez akty terroryzmu – rozwiązania przyjęte przez poszczególne państwa / 227
  - 2.1.1. Wprowadzenie / 227
  - 2.1.2. Rozwiązania legislacyjne w zakresie kompensacji szkód / 232
  - 2.1.3. Specjalne regulacje w prawie lotniczym / 242
  - 2.1.4. Specjalne systemy kompensacji dla ofiar przestępstw / 248
  - 2.1.5. Specjalne programy ubezpieczeń na wypadek terroryzmu / 258
- 2.2. Odpowiedzialność za szkody spowodowane wskutek aktów bezprawnej ingerencji w prawie polskim / 274
- 2.3. W poszukiwaniu nowych rozwiązań / 282

## Rozdział 3

### **Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną osobom trzecim atakami terrorystycznymi z 11 września 2001 r. / 285**

- 3.1. Wprowadzenie / 285
- 3.2. Następstwa zamachu z 11 września 2001 r. / 288

- 
- 3.2.1. Następstwa gospodarcze / **288**
  - 3.2.2. Następstwa dla podmiotów związanych z lotnictwem / **289**
  - 3.2.3. Następstwa dla przewoźników lotniczych / **289**
  - 3.2.4. Następstwa w ubezpieczeniach lotniczych / **292**
  - 3.2.5. Następstwa w polityce międzynarodowej / **295**
  - 3.2.6. Zmiany w prawie / **296**
  - 3.3. Kompensacja szkód powstałych na skutek ataku terrorystycznego z 11 września 2001 r. / **298**
    - 3.3.1. Kompensacja szkód przez Victims Compensation Fund / **298**
      - 3.3.1.1. Air Transport Safety and System Stabilization Act (ATSSSA) / **298**
      - 3.3.1.2. September 11th Victim Compensation Fund / **300**
      - 3.3.1.3. Zadroga Act z 2010 r. / **315**
    - 3.3.2. Odpowiedzialność osoby eksploatującej statek powietrzny za szkody wyrządzone osobom trzecim wskutek ruchu statku powietrznego w prawie amerykańskim / **320**
      - 3.3.2.4. Zasady ogólne / **320**
      - 3.3.2.5. Sądowe dochodzenie roszczeń wynikających z ataków z 11 września 2001 r. / **330**
  - 3.4. Fundusz czy sąd? Wnioski / **346**

## **Podsumowanie części II / 350**

Zakończenie / **357**

Bibliografia / **361**





# Wykaz skrótów

---

## Akty prawne

- k.c.** ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. Nr 16, poz. 93 z późn. zm.)
- k.k.** ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. Nr 88, poz. 553 z późn. zm.)
- Konstytucja RP** Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78, poz. 483 z późn. zm.)
- k.p.c.** ustawa z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. Nr 43, poz. 296 z późn. zm.)
- k.p.k.** ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz. U. Nr 89, poz. 555 z późn. zm.)
- k.z.** rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 października 1933 r. – Kodeks zobowiązań (Dz. U. Nr 82, poz. 598 z późn. zm.)
- pr. lot.** ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (tekst jedn.: Dz. U. z 2013 r. poz. 1393)
- pr. lot. z 1962 r.** ustawa z dnia 31 maja 1962 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 32, poz. 153 z późn. zm.)

## Czasopisma

- AASL** Annals of Air and Space Law
- ADMA** Annuaire de Droit Maritime et Aérienne
- ALR** Air Law Review
- ASL** Air and Space Law

<b>AUL</b>	Acta Universitatis Lodziensis. Folia Iuridica
<b>JALC</b>	Journal of Air Law and Commerce
<b>JO</b>	Journal Officiel des Lois et Décrets
<b>KB</b>	King's Bench Division Law Reports
<b>KPP</b>	Kwartalnik Prawa Prywatnego
<b>NP</b>	Nowe Prawo
<b>OSNCK</b>	Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izby Cywilnej i Izby Karnej
<b>OSNCP</b>	Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izby Cywilnej, Pracy i Ubezpieczeń Społecznych
<b>PiP</b>	Państwo i Prawo
<b>RFDA</b>	Revue Française de Droit Aérien
<b>RGDA/RGA</b>	Revue Générale de Droit Aérien, od 1946 r. Revue Générale de l'Air, od 1965 r. Revue Générale de l'Air et de l'Espace.
<b>RPEiS</b>	Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny
<b>SC</b>	Studia Cywilistyczne
<b>St. Iur.</b>	Studia Iuridica
<b>ZLW</b>	Zeitschrift für Luftrecht und Weltraum rechtsfragen (Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht)
<b>ZNUŁ</b>	Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Łódzkiego

### Inne

<b>ACVFG</b>	Air Crash Victims Family Group
<b>CFR</b>	Code of Federal Regulations
<b>CINA</b>	Commission Internationale de la Navigation Aérienne (Międzynarodowa Komisja Żeglugi Powietrznej)
<b>CITEJA</b>	Comité International Technique Experts Juridiques Aériens (Międzynarodowy Komitet Techniczny Ekspertów Prawnych Lotniczych)
<b>EASA</b>	European Aviation Safety Agency (Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego)

---

<b>ECAC</b>	European Civil Aviation Conference (Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego)
<b>EUROCONTROL</b>	European Organisation for the Safety of Air Navigation (Europejska organizacja ds. bezpieczeństwa żeglugi powietrznej)
<b>FAA</b>	Federal Aviation Administration (Federalna Administracja Lotnictwa)
<b>IATA</b>	International Air Transport Association (Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych)
<b>ICAO</b>	International Civil Aviation Organization (Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego)
<b>ICC</b>	International Chamber of Commerce (Międzynarodowa Izba Handlowa)
<b>ILA</b>	International Law Association
<b>IUAL</b>	International Union of Aviation Insurers (Międzynarodowa Unia Ubezpieczycieli Lotniczych)
<b>LAUA</b>	Lloyd's Aviation Underwriters Association (Stowarzyszenie Ubezpieczycieli Lotniczych Lloyd's)
<b>MTOW</b>	maximum take-off weight
<b>O.W.U.L.</b>	ogólne warunki ubezpieczeń lotniczych
<b>SDR</b>	Special Drawing Rights
<b>SN</b>	Sąd Najwyższy
<b>T.G.I.</b>	Tribunal de Grande Instance
<b>TK</b>	Trybunał Konstytucyjny



# Wstęp

---

*„Gdy już posmakowałeś lotu, zawsze będziesz chodzić po ziemi z oczami utkwionymi w niebo, bo tam właśnie byłeś i tam zawsze będziesz pragnął powrócić”.*

*(Leonardo da Vinci)*

„Wznoszący się w przestworza powietrzne statek goni z równym zajęciem wzrok technika i prawnika. W powietrze wlatuje człowiek i z tą chwilą nowa sfera działania prawa jest faktem dokonanym. A sfera ta rozszerzać się musi w miarę utrwalania panowania człowieka nad powietrzem. Analiza objawów prawa w tej sferze – dawno już przekroczyła granice rojeń prawniczych – wszak każdy nowy rekord lotu zmusza do rozszerzenia działania prawa poza dotychczasowy teren ziemi i morza. Stąd rozważania prawne w tym kierunku zyskują niemal z dniem każdym podkład realny i z pewnością prędzej, niżby ogół mógł sądzić, stanie prawnik przed bezpośrednim zagadnieniem z tej lub owej dziedziny prawa powietrznego”<sup>1</sup>.

Historia prawa lotniczego zwykle kojarzona jest z datą 1889 r., kiedy to w trakcie Powszechnej Wystawy Międzynarodowej w Paryżu zebrał się Międzynarodowy Kongres Aeronautyczny, który zajął się m.in. zagadnieniami przyszłego prawa lotniczego, „tak jak dziś kładzie się podwaliny pod prawo astronautyczne i przewozów międzyplanetarnych”<sup>2</sup>.

Po zestrzeleniu balonu niemieckiego w 1904 r., który przekroczył granicę Cesarstwa Niemieckiego, podjęto rozmowy na temat

---

<sup>1</sup> A. Kohl, *Żegluga powietrzna ze stanowiska rozwoju prawa*, referat na V Zjazd Prawników i Ekonomistów Polskich we Lwowie 1912, s. 366.

<sup>2</sup> L. Babiński, *Zagadnienia współczesnego polskiego prawa międzynarodowego prywatnego*, Warszawa 1958, s. 67.

zwierzchnictwa państw w ich przestrzeni powietrznej<sup>3</sup>. W tym celu odbyły się w 1910 r. dwa spotkania: Międzynarodowy Kongres Prawniczy w Weronie oraz pierwsza międzynarodowa konferencja dyplomatyczna w Paryżu, zwołana przez Francję, które nie przyniosły jednak żadnych większych rezultatów, choć materiały zostały wykorzystane podczas dalszych prac nad tworzeniem międzynarodowego prawa lotniczego<sup>4</sup>. Do rozwoju tego prawa przyczyniły się także: Instytut Prawa Międzynarodowego (od 1900 r.), Stowarzyszenie Prawa Międzynarodowego (1912 r.) oraz Międzynarodowy Komitet Prawniczy Lotnictwa (1909 r.)<sup>5</sup>. Pierwszymi pracami z zakresu prawa lotniczego były: rozprawa J.J. Rousseau, *Le Nouveau Dédale* z 1972 r. oraz studium P. Fauchille'a, *La circulation aeriennne et le droits des Etats en temps de paix* z 1910 r.<sup>6</sup>

„Od czasów jak zaczęto robić usiłowania nad udoskonaleniem przyrządów do żeglowania w powietrzu i mnożyć się zaczęły zadziwiające rezultaty tej pracy, pozwalające przedsiębrać coraz to śmielsze w przestrzeni wycieczki, powstała bogata dziś już literatura do tego przedmiotu się odnosząca, a nadto różne ciała uczone zaczęły nad nim debaty. Z początku obrady różnych towarzystw naukowych i akademij odnosiły się do technicznej strony awiatyki. Z czasem zajęto się nią z punktu prawnego. Nawet i dziś, przy niedostatecznym jeszcze stanie żeglugi napowietrznej, przedstawia ona wiele stron ważnych z punktu prawa prywatnego, publicznego i międzynarodowego, dla uregulowania których nie ma w systemie prawodawstw dziś obowiązujących, odpowiednich postanowień. A przecież niedaleką jest przyszłość dalszych udoskonaleń w awiatyce i choćby nawet niemyśleć o tem, że żegluga napowietrzna stanie się z czasem zwykłym środkiem komunikacyjnym, to przy dalszem jej udoskonaleniu prawne stosunki będą się z nieodzowną koniecznością domagały stanowczego uregulowania, nad czem już dziś pomyśleć należy”<sup>7</sup>.

Z czasem ujawniła się także potrzeba koordynacji i ujednoczenia podstawowych zasad dotyczących zagadnień cywilnoprawnych

<sup>3</sup> T. Uszyński, *Polskie prawo lotnicze z komentarzem*, Warszawa 1966, s. 13.

<sup>4</sup> *Ibidem*, s. 13, oraz M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2011, s. 27.

<sup>5</sup> T. Uszyński, *Polskie...*, s. 13.

<sup>6</sup> *Ibidem*, s. 14–15.

<sup>7</sup> G. Roszkowski, *Prawo co do żeglugi napowietrznej*, referat na V Zjazd Prawników i Ekonomistów Polskich we Lwowie 1912, s. 194.

przewozu lotniczego (w zakresie tzw. prywatnego prawa lotniczego). Konsekwencje wypadków lotniczych związane są z odpowiedzialnością cywilną oraz ubezpieczeniową. Wypadek lotniczy może bowiem spowodować szkody na osobach i w mieniu, będących w bezpośrednim związku z podróżą (pasażerowie, załoga samolotu, osoby działające za przewoźnika, bagaże, towary, poczta itd.)<sup>8</sup>, lecz również szkody na osobach (osoby trzecie) i w mieniu znajdującym się na ziemi. W pierwszej sytuacji strony łączy stosunek zobowiązaniowy w postaci umowy przewozu. Idea unifikacji przepisów dotyczących odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego w stosunku do pasażerów powstała tuż po unormowaniu strony organizacyjnej międzynarodowego lotnictwa cywilnego. Państwa zdały sobie sprawę z faktu, iż jako że lotnictwo cywilne ma w istocie charakter ponadnarodowy, prawo je regulujące musi być owocem współpracy między państwami. W takim też celu uchwalona została konwencja warszawska z 1929 r.<sup>9</sup>, która jest najstarszym i najbardziej powszechnie przyjętym międzynarodowym traktatem prawa prywatnego. Zrealizowała ona taki stopień unifikacji, jakiego domagały się najbardziej pilne potrzeby obrotu lotniczego. Stanowi ponadto kompromis zarówno pomiędzy prawem anglosaskim i prawem kontynentalnym, jak i pomiędzy sprzecznymi interesami przewoźników i pasażerów. Została ona udoskonalona przez przepisy konwencji montrealskiej z 1999 r.<sup>10</sup>, która postrzegana jest jako sprawiedliwy i właściwy kompromis między państwami oraz jako ogromne udoskonalenie reżimu odpowiedzialności przewoźnika i stanowi przełom w międzynarodowym lotnictwie cywilnym, godząc interesy wszystkich zainteresowanych stron. Kwestia odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w przewozie lotniczym została kompleksowo uregulowana na szczeblu międzynarodowym, europejskim oraz uzupełniona przepisami prawa krajowego, tworząc reżim kontraktowy tej odpowiedzialności.

W drugiej z opisanych sytuacji stron nie łączy żaden stosunek zobowiązaniowy, zatem źródłem obowiązku odszkodowawczego będą

---

<sup>8</sup> A. Konert, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*, Warszawa 2010, s. 13 i n.

<sup>9</sup> Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego z dnia 12 października 1929 r. (Dz. U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49 z późn. zm.).

<sup>10</sup> Konwencja o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego z dnia 28 maja 1999 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235).



dzie cywilistyczny delikt. Odpowiedzialność za szkody spowodowane osobom trzecim na ziemi jest zatem odpowiedzialnością deliktową, w większości państw opartą na zasadzie ryzyka, bowiem zastosowanie mają przepisy dotyczące odpowiedzialności za szkody spowodowane ruchem mechanicznego środka komunikacji (również w Polsce, art. 436 k.c.). Ponadto powstała potrzeba uregulowania tego zagadnienia na szczeblu międzynarodowym. Jednocześnie zastanawiano się, czy pasażera na pokładzie samolotu należy winić za stworzenie zagrożenia i spowodowanie szkody poszkodowanym na ziemi, a tym samym czy poszkodowani na ziemi powinni korzystać z większej ochrony i praw do rekompensaty niż pasażer na pokładzie.

Po wydarzeniach z 11 września 2001 r. powstało jeszcze jedno pytanie – jak pokryć ryzyko szkód spowodowanych atakiem terrorystycznym? Terroryzm przyjął obecnie cechy zjawiska globalnego. Tragiczne w skutkach wydarzenia z 11 września 2001 r. unaocznily wszystkim, w sposób niezwykle brutalny, luki w programach zarządzania ryzykiem, niedoskonałość dotychczas stosowanych strategii underwritingowych, lecz przede wszystkim udowodniły, że branża asekuracyjna zmuszona jest stawić czoła wyzwaniu jeszcze większemu niż niszczycielska moc katastrof naturalnych. Kto i w jaki sposób powinien pokryć ryzyko powstania tak ogromnych szkód? Czy tradycyjne ubezpieczenia lotnicze są w stanie to uczynić? Kto powinien ponieść odpowiedzialność i czy w ogóle może być tu mowa o „odpowiedzialności” w sensie prawnym?

W związku z odmiennością tych zagadnień, zaproponowano ich rozdzielenie i umieszczenie w dwóch oddzielnych projektach konwencji: pierwszym – dotyczącym ryzyk ogólnych oraz drugim – dotyczącym kompensacji szkód powstałych w wyniku aktów bezprawnej ingerencji, który stał się, z uwagi na zagrożenia terrorystyczne na świecie, priorytetem ICAO (International Civil Aviation Organization – Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego). Niniejsza praca ma na celu dokonanie analizy problematyki kompensacji szkód spowodowanych osobom trzecim przez ruch statku powietrznego, zarówno z udziałem terrorystów – ze szczegółowym omówieniem skutków prawnych ataków z 11 września 2001 r. (Część II), jak i bez ich ingerencji (Część I).

Taki podział pracy znajduje uzasadnienie po pierwsze w powyższym rozdzieleniu tych problematyk przez samą ICAO, zaś po drugie – z uwagi na fakt, iż charakter tego typu zdarzeń, jak również

wielkość skutków, są odmienne, a wobec tego poszczególne państwa często poszukują także odmiennych rozwiązań. Z uwagi na brak możliwości pociągnięcia do odpowiedzialności samych terrorystów, nie należy tu mówić o „odpowiedzialności”, lecz raczej o poszukiwaniu dróg kompensacji szkód. Wreszcie, z uwagi na złożoność i specyfikę problemu aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, uznałam za stosowne osobne omówienie tej problematyki. Traktowanie aktów terrorystycznych jako zbrodni międzynarodowych, połączone z międzynarodową współpracą państw i organizacji międzynarodowych oraz regionalnych w zakresie prewencji i zwalczania terroryzmu, niewątpliwie przyczyniło się do zahamowania ekspansji tego niebezpiecznego zjawiska, niemniej jednak jest ono wciąż obecne i stanowi istotny element zagrożenia w lotnictwie cywilnym.

Celem pracy jest przede wszystkim podjęcie próby nowego spojrzenia na tak ważną problematykę (na płaszczyźnie doktrynalnej i praktycznej), jaką jest pokrycie szkód spowodowanych przez wypadki lotnicze na ziemi, zwłaszcza gdy mamy do czynienia z aktem terrorystycznym na ogromną skalę, oraz pokazanie istniejących w tym zakresie tendencji międzynarodowych, europejskich i krajowych, zwłaszcza w świetle toczącej się dyskusji o tym, czy to państwo każdorazowo powinno ponosić ryzyko tego typu zdarzeń.

Część I pracy dotyczy kwestii odpowiedzialności za szkody spowodowane przez statki powietrzne osobom znajdującym się na ziemi (tzw. ryzyko ogólne). Czy odpowiedzialność wobec takich osób powinna opierać się na takich samych zasadach co odpowiedzialność wobec pasażerów? Czy osoby będące na ziemi związane są w jakimkolwiek stopniu z tzw. ryzykiem powietrznym? Ponadto należy zastanowić się, czy istnieje tu potrzeba regulacji ponadnarodowych? Gdy statek powietrzny spada na terytorium danego państwa i powoduje tam szkody, czy występuje tu element międzynarodowy? Zwykle poszkodowanymi są obywatele państwa, w którym miał miejsce wypadek. Celem tej części pracy jest dokonanie analizy międzynarodowych i krajowych przepisów regulujących te zagadnienia, a także udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy przepisy krajowe są wystarczające i czy istnieje potrzeba stworzenia jednolitych, międzynarodowych rozwiązań w tej kwestii.

W Części II została przedstawiona problematyka kompensacji szkód spowodowanych osobom trzecim przez statki powietrzne zawładnięte przez terrorystów. O ile przed atakami z 11 września 2001 r. terroryzm miał raczej charakter „lokalny”, o tyle w dzisiejszej

jego postaci pojawia się akcent międzynarodowy, a w związku z tym rozwiązań tego problemu zaczęto szukać także na szczeblu międzynarodowym. Ponadto poszczególne państwa tworzą wewnętrzne przepisy, ustalające sposób rekompensowania szkód wyrządzonych przez terrorystów. Akt terrorystyczny stanowi jednocześnie delikt w pojęciu cywilistycznym oraz przestępstwo według prawa karnego, a w związku z tym – w razie powstania szkody spowodowanej aktem terrorystycznym – może zrodzić się obowiązek naprawienia szkody z różnych źródeł. Mogą tu wchodzić w grę specjalne systemy cywilnoprawne kompensacji szkód oraz specjalne systemy kompensacji dla ofiar przestępstw, a także, dodatkowo, specjalne systemy kompensacji dla ofiar (w sensie prawnokarnym) terroryzmu. Celem tej części pracy jest analiza powyższych przepisów i próba znalezienia optymalnego rozwiązania problemu kompensacji tego typu szkód, zwłaszcza z uwagi na trudności w pociągnięciu do odpowiedzialności samych sprawców. Wreszcie, celem tej części pracy jest także pokazanie, na przykładzie wydarzeń z 11 września 2001 r., w jaki sposób tak ogromne szkody mogą być pokryte i czy rozwiązanie przyjęte przez rząd USA należy powielać. Poznanie sposobu „funkcjonowania” systemu rekompensat w następstwie ataków z 11 września 2001 r. powinno pomóc politykom i zainteresowanym stronom w opracowaniu podstawowych założeń odszkodowawczych w razie przyszłego ataku terrorystycznego na taką skalę oraz w zidentyfikowaniu problemów, które mogą powstać w razie ataku terrorystycznego. Czy istnieje tu gotowa odpowiedź? Czy istnieje możliwość skompensowania tego typu szkód bez ingerencji państwa i bez tzw. *solidarity of the states*?

Praca może stanowić istotną pomoc w poszukiwaniu optymalnych rozwiązań prawnych w ciągle dyskutowanych sprawach: czy wprowadzić zuniifikowany system kompensacji szkód, tworzony ze składek wszystkich państw, czy też pozostawić swobodę w podjęciu decyzji poszczególnym państwom? Celem jest znalezienie systemu, który stanowiłby kompromisowe rozwiązanie zarówno dla poszkodowanych, przewoźników, eksploatujących statki powietrzne, jak również dla firm ubezpieczeniowych oraz dla samych zainteresowanych państw.

W pracy zostały zastosowane trzy podstawowe metody badawcze. Przede wszystkim metoda dogmatyczna, oparta na logiczno-językowej analizie materiału prawnego – posłużyła ona w wykładni przepisów prawnych z uwagi na cel ich wprowadzenia. Następnie metoda ta została uzupełniona analizą systemową rozwiązań, uwzględniającą sy-

stem, w jakim zostały wprowadzone normy analizowane. Wreszcie posłużono się metodą komparatystyczną w celu porównania rozwiązań istniejących w innych systemach prawnych, a dotyczących zarówno aspektów cywilnoprawnych, jak i ubezpieczeniowych, gwarancyjnych, z polskimi uwarunkowaniami szeroko pojętego prawa lotniczego.

Autor jest tłumaczem zamieszczonych w opracowaniu fragmentów tekstów konwencji i obcych aktów prawnych.



## Część I

---

# **Odpowiedzialność osoby eksploatującej statek powietrzny z tytułu tzw. ryzyka ogólnego**



## Rozdział 1

---

# Od odpowiedzialności osoby eksploatującej statek powietrzny z tytułu tzw. ryzyka ogólnego w prawie międzynarodowym

### 1.1. Historia tworzenia systemu rzymskiego

Po I wojnie światowej transport lotniczy stawał się coraz bardziej powszechny i otwierały się przed nim szerokie perspektywy. Zaiściała więc potrzeba stworzenia regulacji prawnych. W pierwszej kolejności zostały uregulowane kwestie publicznoprawne związane z międzynarodową żeglugą powietrzną. W 1919 r. rząd francuski zorganizował w Paryżu międzynarodową konferencję, na której opracowano konwencję regulującą zagadnienia międzynarodowej żeglugi powietrznej, zwaną konwencją paryską (13 października 1919 r.). Przyjęła ona zasadę suwerenności państwa nad jego przestrzenią powietrzną, ustanawiając jednocześnie wolność przelotu cywilnych samolotów prywatnych w przestrzeni powietrznej państw stron konwencji bez ich uprzedniej zgody. Konwencja paryska została zastąpiona konwencją chicagowską z dnia 7 grudnia 1944 r., która powołała do życia Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO – International Civil Aviation Organization)<sup>1</sup>. Równocześnie ujawniła się potrzeba koordynacji i ujednoczenia podstawowych zasad dotyczących zagadnień cywilnoprawnych przewozu lot-

---

<sup>1</sup> ICAO jest największą organizacją lotnictwa cywilnego, do której należy 160 państw (Polska należy do ICAO od momentu jej powstania). Do jej zadań należy m.in. nadzór nad przestrzeganiem przez kraje członkowskie międzynarodowych norm i przepisów regulujących cywilny ruch lotniczy, systematyczny rozwój międzynarodowego lotnictwa cywilnego oraz zwiększanie jego bezpieczeństwa. Ponadto opracowuje ona nowe standardy i normy dla lotnictwa, międzynarodowe zasady współpracy z tzw. służbami naziemnymi oraz wspiera wprowadzanie nowej techniki i technologii w lotnictwie cywilnym.



niczego<sup>2</sup>. Po I wojnie światowej rozbieżności przepisów prawa krajowego, obowiązującego w poszczególnych państwach, skłoniły wiele organizacji międzynarodowych do lobbowania na rzecz unifikacji i harmonizacji zasad dotyczących odpowiedzialności za szkody spowodowane w „ruchu lotniczym”. W związku z tym, 27 października 1925 r. w Paryżu odbyła się Pierwsza Konferencja Dyplomatyczna Prawa Prywatnego Lotniczego, której organizatorem była Międzynarodowa Komisja Żeglugi Powietrznej (CINA – Commission Internationale de la Navigation Aérienne). Podczas konferencji nie rozważano w ogóle możliwości, by kwestie prywatno-prawne dotyczące prawa lotniczego regulowane były przez ujednoczone ustawodawstwa krajowe. Zamiast tego, po identyfikacji wielu obszarów nieuregulowanych istniejącymi porozumieniami międzynarodowymi, postanowiono stworzyć komitet ekspertów, który miałby opracować odpowiednie konwencje wielostronne, regulujące kwestie zawarte w zidentyfikowanych obszarach<sup>3</sup>. W ten sposób został powołany do życia Międzynarodowy Komitet Techniczny Ekspertów Prawnych Lotniczych (CITEJA – Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens). Pierwsze spotkanie CITEJA odbyło się w Paryżu 17 maja 1926 r. Komitet odegrał ogromną rolę w rozwoju międzynarodowego prawa lotniczego. W jego skład wchodził wybitni prawnicy, reprezentujący wszystkie główne kierunki systemów prawnych<sup>4</sup>. Komitet, którego zadaniem było zbadanie różnych dziedzin prawa lotniczego prywatnego, podzielił tę problematykę między cztery komisje<sup>5</sup>. Problematyka odpowiedzialności za szkody spowodowane przez statki powietrzne na ziemi została przydzielona tzw. Trzeciej Komisji i została podzielona na trzy główne obszary badań:

- 1) odpowiedzialność wobec osób trzecich za szkody spowodowane podczas startu i lądowania;
- 2) ograniczenie odpowiedzialności (kwotowe limity odszkodowawcze) oraz
- 3) ubezpieczenia<sup>6</sup>.

---

<sup>2</sup> Zob. A. Konert, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*, Warszawa 2010, s. 15.

<sup>3</sup> E.G. Brown, *The Rome Conventions of 1933 and 1952: Do they point a moral?*, JALC 1962, vol. 28, no 4, s. 418.

<sup>4</sup> Polskimi delegatami byli: prof. A. Górski, prof. L. Babiński oraz prof. C. Berezowski.

<sup>5</sup> Szerzej na temat prac Komitetu zob. J. Ide, *The History and Accomplishments of the International Technical Committee of Aerial Legal Experts CITEJA (1933)*, JALC 1932, s. 27 i n.

<sup>6</sup> Zob. K.W. Colegrove, *International Control of Aviation*, cyt. w A. Mauritz, *Liability of the operators and owners of aircraft for damage inflicted to persons and property on the surface*, Shaker Publishing B.V. 2003, s. 61.

W latach 1927–1933 r. Trzecia Komisja pracowała nad analizą istniejących krajowych reżimów prawnych w tym zakresie, w celu znalezienia konsensusu w sprawie stworzenia nowego instrumentu międzynarodowego, którym miała być konwencja międzynarodowa znana jako konwencja rzymska z 1933 r.<sup>7</sup> Prace Trzeciej Komisji przedłużały się ze względu na rozbieżności pomiędzy interesami poszczególnych państw. Dopiero na piątej sesji, w 1930 r. w Budapeszcie, udało się dojść do porozumienia co do zasady odpowiedzialności<sup>8</sup>. Niemniej jednak wprowadzenie tej zasady uzależniono od uregulowania kwestii ubezpieczenia, które gwarantowałyby osobom trzecim uzyskanie należnego świadczenia. Kwestia ta wywołała wiele dyskusji, których owocem stały się cztery nowe artykuły dotyczące kwestii ubezpieczenia, przyjęte na siódmej sesji CITEJA w 1932 r. w Sztokholmie<sup>9</sup>. W dniu 29 maja 1933 r. w Rzymie na Trzeciej Konferencji Dyplomatycznej Prawa Prywatnego Lotniczego, w której uczestniczyło 38 delegatów z 21 państw<sup>10</sup>, została uchwalona konwencja w sprawie ujednostajnienia niektórych prawideł dotyczących szkód wyrządzonych na powierzchni ziemi osobom trzecim przez statki powietrzne (konwencja rzymska z 1933 r.)<sup>11</sup>.

<sup>7</sup> Mniej więcej w tym samym okresie postulat ujednoczenia prawa lotniczego został sformułowany w ramach „Nowego Świata” Ameryki, gdzie wiele państw utworzyło organizację znaną jako Pan American Union. Podczas piątej konferencji Pan American w Santiago de Chile w 1923 r. została powołana specjalna komisja, tzw. Inter-American Commercial Aviation Commission, która przygotowała projekt aktu prawnego zawierającego szereg zasad w zakresie lotnictwa cywilnego, przedstawiony w Waszyngtonie w 1927 r. Po pewnych modyfikacjach projekt został przyjęty podczas szóstej konferencji Pan American w Hawanie w 1928 r. W przeciwieństwie jednak do procesu unifikacji w Europie, problem odpowiedzialności za szkody spowodowane przez statki powietrzne na ziemi pozostał w gestii prawa krajowego. Zob. H.S. Leroy, *Observations on Comparative Air Law*, 8 *Air Law Review* 273, at 274 (1937), cyt. w A. Mauritz, *Liability of the operators...*, s. 61.

<sup>8</sup> A. Giannini, *Nouvi Saggi di Diritto Aeronautico*, vol. 1, Milano 1940, s. 137. Zob. też Raport M. Ambrosiniego w J. Ide, *The History and Accomplishments...*, s. 38.

<sup>9</sup> D.N. Stanesco, *La responsabilité dans la navigation aérienne: dommages causés aux tiers à la surface*, Paris 1951, s. 66.

<sup>10</sup> S. Rajkhan, *The General Principles Governing the Liability Of International Air Carriers For Damages to Persons and Property*, Montreal 1973, s. 111; G.N. Calkins, *Principles and Extent of Liability under the Revision of the Rome Convention Proposed by the ICAO Legal Committee*, 17 *JALC* 1950, s. 151.

<sup>11</sup> Tekst konwencji oraz materiały z konferencji dostępne są w ICAO Doc 106 – CD: <http://www.icao.int/publications/Pages/default.aspx> [dostęp: 16.12.2013].

**Anna Konert** – doktor nauk prawnych; prodziekan Wydziału Prawa i Administracji Uczelni Łazarskiego, kierownik studiów podyplomowych z prawa lotniczego; dyrektor Regionalnego Centrum Szkoleń IATA w Warszawie; uhonorowana Medalem Rektora za uzyskanie tytułu Najlepszej Absolwentki UMK w Toruniu w 2005 r., uhonorowana stypendium Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego dla wybitnych młodych naukowców w 2012 r. Specjalizuje się w prawie lotniczym od 2005 r., w latach 2006–2007 pracowała w departamencie prawnym przewoźnika lotniczego Air France w Nowym Jorku.

■ W książce omówiono kwestię odpowiedzialności za szkody spowodowane na ziemi przez statki powietrzne, szczegółowo analizując prawo międzynarodowe oraz rozwiązania przyjęte przez poszczególne kraje, w tym przez rząd USA po atakach terrorystycznych z 11 września 2001 r., dotyczące kompensacji szkód, zarówno w postaci śmierci i uszkodzenia ciała oraz rozstroju zdrowia, jak i szkód w mieniu.

■ Zrozumienie, jak system rekompensat funkcjonował w następstwie wydarzeń z 11 września 2001 r., powinno pomóc politykom i zainteresowanym stronom w opracowaniu podstawowych założeń odszkodowawczych w razie przyszłych aktów terroryzmu na taką skalę oraz w zidentyfikowaniu problemów, które należy uwzględnić, przygotowując się na możliwość takiego zdarzenia.

■ Książka jest przeznaczona dla właścicieli firm ubezpieczeniowych, brokerów i agentów ubezpieczeniowych, właścicieli i pracowników linii lotniczych, prezesów portów lotniczych i aeroklubów; zainteresuje również pracowników Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, pracowników Urzędu Lotnictwa Cywilnego i Departamentu Lotniczego Ministerstwa ds. Transportu.

ISSN 1897-4392  
ISBN 978-83-264-3204-0



9 788326 432040

**Cena 99 zł**  
(w tym 5% VAT)

**Zamówienia:**

infolinia 801 04 45 45, fax 22 535 80 01  
zamowienia.książki@wolterskluwer.pl  
www.wolterskluwer.pl  
księgarnia internetowa www.profinfo.pl

