



Piotr Kasprzyk

Wydział Prawa, Administracji i Ekonomii
Uniwersytet Wrocławski

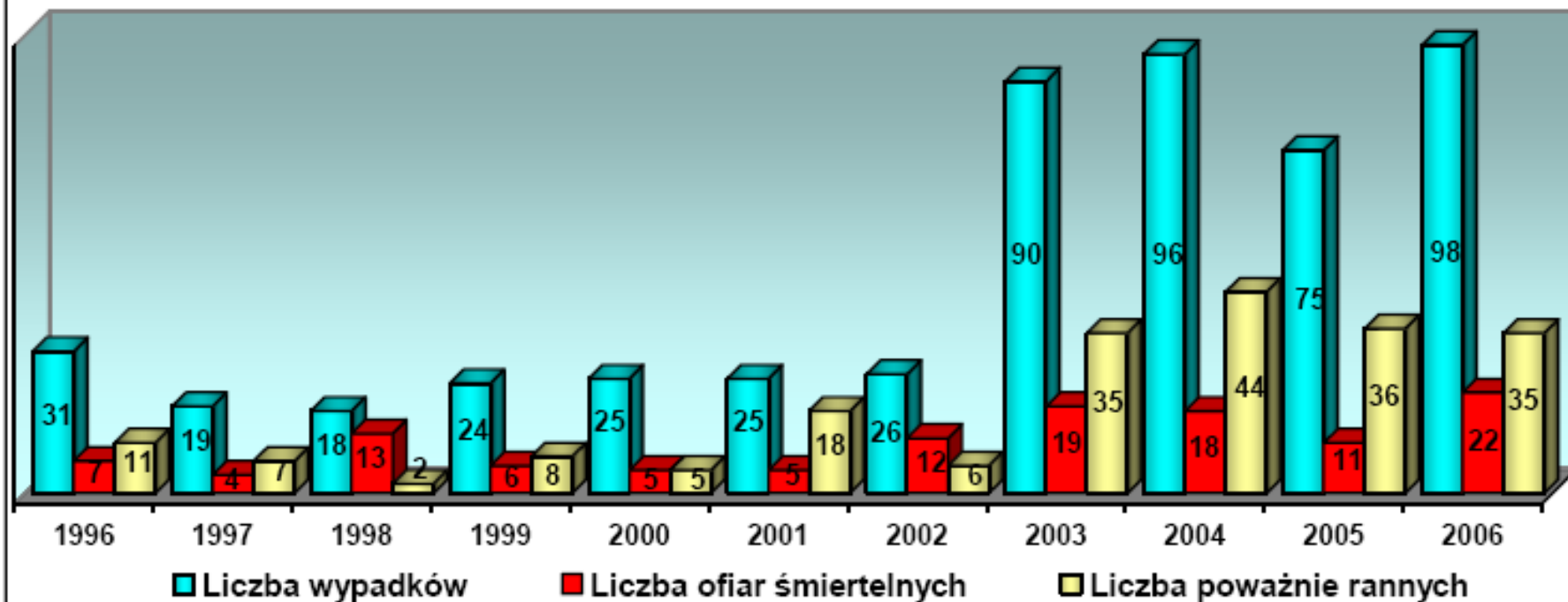
Krajowa Konferencja Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Cywilnego RP

Warszawa, 09.04.2008

ODPOWIEDZIALNOŚĆ CYWILNA ZA WYPADKI LOTNICZE

Od 2003 r. ok. 100 wypadków rocznie...

Liczba osób poszkodowanych w wypadkach lotniczych





2001, AEROKLUB KRAKOWSKI, PZL104

/odszkodowanie przekraczające 1 mln zł/



2004, WARSZAWA-BABICE, M2000

/pozew rodziny pilota przeciwko PKBWL/



2007, WARSZAWA (WISŁA), CESSNA 152

/koszty wydobycia wraku samolotu/



2008, MIROSŁAWIEC, CASA 295M

/odpowiedzialność lotnictwa państwowego/

Przykładowe problemy prawne...

- 1) Jak wygląda odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez lotnictwo państwowe?
- 2) Czy można wyłączyć lub ograniczyć odszkodowanie w drodze umowy?
- 3) Kto odpowiada w sytuacji użytkowania wynajętego statku powietrznego?
- 4) Jak odpowiada ośrodek szkolenia wobec ucznia pilota ?
- 5) Na jakiej podstawie opiera się odpowiedzialność podmiotów innych niż osoba eksploatująca (np. służb ATM/ATS, nadzoru lotniczego)
- 6) Czy raport PKBWL jest dowodem sądowym?

Przyczyna realizacji projektu

Problem ze stosowaniem przepisów w praktyce
przy coraz większej ilości spraw sądowych

Brak analiz i opracowań dotyczących
odpowiedzialności cywilnej za wypadki lotnicze

Prezentacja projektu badawczego

- ODPOWIEDZIALNOŚĆ CYWILNA ZA WYPADKI LOTNICZE
- realizowany w latach 2006 – 2008, finansowany przez
 - Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego
- kierownik projektu (promotor)
 - prof. dr hab. Józef Frąckowiak
- wykonawca projektu (doktorant)
 - mgr Piotr Kasprzyk
- Jednostka wykonująca
 - Instytut Prawa Cywilnego, Wydział Prawa, Administracji i Ekonomii U.Wr.
- Współpraca, pomoc
 - Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
 - Instytut Prawa Lotniczego Uniwersytetu w Leiden, Holandia
 - Wydział Bezpieczeństwa Lotniczego DGTREN Komisji Europejskiej
 - Urząd Lotnictwa Cywilnego

(1) Bezpieczeństwo a odpowiedzialność

BEZPIECZEŃSTWO



WYPADEK



ODPOWIEDZIALNOŚĆ



→ Tradycyjne podejście do odpowiedzialności

SANKCJA

→ Nowe podejście do odpowiedzialności

JUST CULTURE

→ Konieczność spójnej regulacji
odpowiedzialności z bezpieczeństwem

(2) Konsekwencje wypadku lotniczego...

Odpowiedzialność karna (prokurator)

Odpowiedzialność cywilna (poszkodowany)

Odpowiedzialność administracyjna (nadzór)

Odpowiedzialność pracownicza (pracodawca)

***Odpowiedzialność cywilna
to obowiązek naprawienia
szkód spowodowanych
wypadkiem lotniczym***

Odpowiednio uregulowana
odpowiedzialność cywilna przyczynia się do
poprawy bezpieczeństwa – świadomość
pokrycia szkód ma skutek prewencyjny

Jednak rozwiązania prawne nie powinny
„paraliżować” działalności lotniczej

(3) Nie każda szkoda = odpowiedzialność

NP. SZKODA WŁASNA...



(4) Co z ubezpieczeniem odpowiedzialności ?

Pomijamy ubezpieczenia OC



podstawowa zasada ubezpieczenia



*zakład ubezpieczeń odpowiada w granicach
odpowiedzialności ubezpieczonego 822 k.c.*



*przepisy UE dotyczące ubezpieczeń OC w
lotnictwie nie wpływają na zasady
odpowiedzialności (§ 4.3 785/2004)*

(5) lotnictwo jest działalnością niebezpieczną...

*Prowadzenie działalności niebezpiecznej dla otoczenia
wiąże się z ponoszeniem zwiększonej odpowiedzialności
za szkody wyrządzone osobom trzecim*

Jeżeli działalność szczególnie niebezpieczna
spowoduje szkodę, to odpowiada się
niezależnie od winy !!!

Ustawodawca uznaje różne rodzaje działalności za szczególnie niebezpieczne dla otoczenia i wiąże z nimi wzmożoną odpowiedzialność za szkody...

- ✓ Ruch lotniczy (Prawo lotnicze)
- ✓ Ruch samochodowy (Kodeks cywilny)
- ✓ Transport morski (Kodeks morski)
- ✓ Eksploatacja przedsiębiorstw niebezpiecznych dla otoczenia (Kodeks cywilny)

WSZĘDZIE TAM, GDZIE PROWADZONA
DZIAŁALNOŚĆ STWARZA PODWYŻSZONE
RYZYO SZKÓD POJAWIA SIĘ TAKŻE PROBLEM
ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM...

- ✓ transport lotniczy
- ✓ transport morski
- ✓ przemysł wydobywczy
- ✓ przemysł energetyczny
- ✓ przemysł farmaceutyczny

(6) Co z prawem UE ?



Odpowiedzialność cywilna to kompetencja prawa krajowego –
prawo unijne co do zasady nie reguluje odpowiedzialności
cywilnej za wypadki lotnicze

wyjątki

- ➔ odpowiedzialność wobec pasażerów w transporcie lotniczym
 - ➔ odpowiedzialność w ochronie środowiska
 - ➔ podstawowe wymogi dotyczące ubezpieczeń

(7) Co z ICAO?



Polska nie jest stroną Konwencji Rzymskiej z 1952 r. dotyczącej szkód wyrządzonych osobom trzecim na powierzchni Ziemi przez obce statki powietrzne

W ICAO trwają jednak prace nad modernizacją Konwencji Rzymskiej obejmujące

- Odpowiedzialność za szkody terrorystyczne
- Odpowiedzialność za „zwykłe” wypadki lotnicze

(8) Czy 11 września 2001 był wypadkiem lotniczym ?



akt terroru skierowany jest przede wszystkim przeciw państwu, instytucjom i obywatelom

dlatego transport lotniczy - podobnie jak inne rodzaje działalności narażonej na ryzyko ataku terrorystycznego - nie powinny ponosić odpowiedzialności za szkody będące jego następstwem

(poza wyjątkowymi sytuacjami – ochrona lotnictwa cywilnego)

(9) Użytkownik statku powietrznego i kto jeszcze?

PODMIOT ODPOWIEDZIALNY

PODSTAWA ODPOWIEDZIALNOŚCI

- ✈ Producent ⇒ za produkt niebezpieczny
- ✈ Nadzór lotniczy ⇒ za niedopełnienie obowiązków
- ✈ ATM/ATS, obsługa, lotniska ⇒ za nienależyte świadczenie usług
- ✈ personel lotniczy ⇒ za naruszenie przepisów

- ✓ Czy konieczna jest regulacja szczególna dla podmiotów innych niż użytkownik statku powietrznego ?
- ✓ Jak wygląda relacja między różnymi podmiotami jakie mogą być odpowiedzialne za szkody wynikłe z wypadku lotniczego ?

POSZKODOWANY



ATM/ATS
LOTNISKO
PRODUCENT
NADZÓR LOTNICZY

UŻYTKOWNIK



(10) Kto jest poszkodowany ... ?



Schemat odpowiedzialności

	PRZEWOŹNIK AOC	OSOBA EKSPLOATUJĄCA AWC, FTO, GA
WOBEC PASAŻERÓW	KONWENCJA MONTREALSKA	NIE DOTYCZY
WOBEC OSÓB TRZECICH	OSOBA EKSPLOATUJĄCA	 PRAWO LOTNICZE ORAZ KODEKS CYWILNY
WOBEC ZAŁOGI - PRACOWNIKÓW	OSOBA EKSPLOATUJĄCA	 PRAWO PRACY ORAZ UBEZPIECZENIE SPOŁECZNE
WOBEC OSÓB NA POKŁADZIE (NP. UCZEŃ-PILOT)	NIE DOTYCZY	<u>PROBLEM !!!</u>

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWÓŹNIKA



PODSTAWA PRAWNA

§ odpowiedzialność wobec pasażerów
(umowa przewozu lotniczego)

§ Konwencja Montrealska z 1999 r. o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, ratyfikowana przez Polskę

§ Konwencja stosowana jest w każdym kraju UE także na mocy Rozporządzenia UE 2027/97

- ✓ Za szkody na osobie pasażera odpowiada przewoźnik
- ✓ Odpowiedzialność nieograniczona
brak limitów, zakaz ograniczenia lub wyłączenia umową
- ✓ Dwutorowy system odpowiedzialności

Szkoda < 100 000 SDR

Odpowiada prawie
zawsze*



Szkoda > 100 000 SDR

Może się zwolnić
jeżeli wykaże brak winy

* Chyba że do szkody przyczynił się sam pasażer

Odpowiedzialność przewoźnika...

Dotyczy „dużego” lotnictwa

Nadzór Komisji Europejskiej

Ujednolicenie w skali międzynarodowej

ODPOWIEDZIALNOŚĆ WOBEC OSÓB TRZECICH



PODSTAWA PRAWNA

§ Art. 206 i 207 Prawa lotniczego oraz kodeks cywilny

§ Art. 206 Pr. lot „odsyła” do przepisów kodeksu cywilnego dotyczących odpowiedzialności za wypadki samochodowe

§ Art. 207 Pr. lot. wskazuje podmiot odpowiedzialny jakim jest osoba eksploatująca statek powietrzny

OSOBA EKSPLOATUJĄCA

to osoba która

- (1) posiada prawo użycia statku powietrznego
 - (2) zachowuje kontrolę operacyjną nad statkiem
-

W większości przypadków **osoba eksploatująca** jest jednocześnie **użytkownikiem** w rozumieniu przepisów dot. operacji lotniczych

→ Odpowiedzialność nieograniczona

brak limitów, zakaz ograniczenia lub wyłączenia umową

→ Odpowiedzialność niezależna od winy osoby eksploatującej

→ Od ponoszenia odpowiedzialności zwalnia tylko wykazanie, że przyczyną wypadku była

- siła wyższa

- wyłączna wina poszkodowanego

- wyłączna wina innej osoby, za którą nie ponosi się odpowiedzialności

Uwagi

Pojęcie osoby eksploatującej jest prawidłowe, choć możliwe są pewne „uzupełnienia”

- ✓ np. wyraźne unormowanie odpowiedzialności przy najmie i leasingu

„Odsyłanie” przez Prawo lotnicze do kodeksu cywilnego powoduje problemy

- ✓ np. kwestia odpowiedzialności lotnictwa państwowego

Odpowiedzialność wobec załogi

PRACOWNICY OBJĘCI SĄ OCHRONĄ Z KODEKSU PRACY
DLA NICH WYPADEK LOTNICZY TO „WYPADEK W PRACY”



Co jeśli załoga nie jest „pracownikiem”?

CZŁONKOWIE ZAŁOGI INNI NIŻ PRACOWNICY

⇒ Członkowie aeroklubu

⇒ Uczniowie piloci

⇒ Osoby wykonujące AWC

⇒ Osoby przewożone „grzecznościowo”

§ Odpowiedzialność nieograniczona - brak możliwości, aby ograniczyć lub wyłączyć odpowiedzialność w drodze umowy lub oświadczenia !!!

§ Odszkodowanie może być zmniejszone, jeżeli do wypadku przyczynił się poszkodowany...

Problem z podstawą odpowiedzialności

WOBEC „ODESŁANIA” PRZEZ PRAWO LOTNICZE DO
KODEKSU CYWILNEGO OSOBA EKSPLOATUJĄCA
ODPOWIADA WEDŁUG TYCH SAMYCH ZASAD CO
WOBEC OSÓB TRZECICH

(odpowiedzialność bez winy)

JEDYNYM WYJĄTKIEM JEST ODPOWIEDZIALNOŚĆ
WOBEC OSÓB PRZEWOŻONYCH „Z GRZECZNOŚCI”
(odpowiedzialność za winę)

Tymczasem...

Brak jest uzasadnionych podstaw aby ponosić wzmożoną odpowiedzialność wobec takich osób, które godzą się na ponoszenie ryzyka związanego z czynnościami lotniczymi

Zdarzały się wyroki, gdzie sądy kierowały się takim rozumowaniem ale były krytykowane ze względu na brak wyraźnej podstawy prawnej....

Uzasadnia to interwencję ustawodawczą (zmianę prawa)

PROPONOWANA ZMIANA

Wyraźne wskazanie, że wobec osób na pokładzie statku powietrznego osoba eksploatująca odpowiada tylko, gdy wypadek był zawiniony

Można także rozważyć, aby tam gdzie strony wiąże umowa (np. o szkolenie lotnicze) dopuścić możliwość ograniczania odpowiedzialności

tzw. exculpatory contract

Prawo lotnicze z 1962 r.

Rozdział 3.

Odpowiedzialność w związku z innymi usługami lotniczymi.

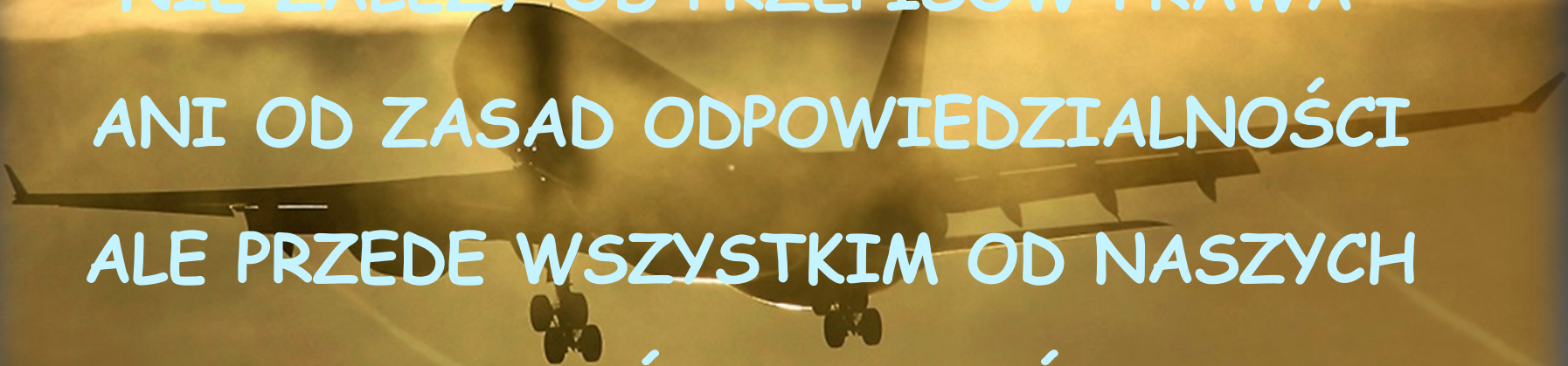
Art. 88.

W umowach o świadczenie usług innych niż przewóz lotniczy mogą być zamieszczane postanowienia określające odpowiedzialność stron; postanowienia te nie mogą naruszać uprawnień przysługujących osobom trzecim.

dyskusja o zmianach już się toczy...

...Zadeklarował, że przypadek krakowski spowoduje zmiany w prawie... Aeroklub Polski będzie lobbował w tej sprawie w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego, który przygotowuje ustawy w tym zakresie.... W ULC usłyszeliśmy obietnicę, że sprawa zostanie rozpatrzona.

Dziennik POLSKA Gazeta Krakowska, 12.02.2008



JEDNAK DYSKUTUJĄC O ZMIANACH
PAMIĘTAJMY, ŻE BEZPIECZEŃSTWO
NIE ZALEŻY OD PRZEPISÓW PRAWA
ANI OD ZASAD ODPOWIEDZIALNOŚCI
ALE PRZED E WSZYSTKIM OD NASZYCH
ZACHOWAŃ I NAWYKÓW W
DZIAŁALNOŚCI LOTNICZEJ !!!

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

Instytut Prawa Cywilnego
Wydział Prawa, Administracji i Ekonomii
Uniwersytet Wrocławski

Piotr Kasprzyk

piotrkasp@prawo.uni.wroc.pl