

# CIVIL LIABILITY OF ENTITIES OTHER THAN AIRCRAFT OPERATORS FOR AVIATION ACCIDENTS

---

PIOTR KASPRZYK\*

DOI: 10.26399/iusnovum.v16.2.2022.15/p.kasprzyk

## INTRODUCTION

Contemporary aviation is a system of mutually bound entities whose activities are aimed at ensuring conditions for safe exploitation of aircraft used on a constantly growing scale. The specificity of aviation, advancing specialisation and technique development are forcing distribution of various functions. And although the key function is still attributed to an aircraft operator, the safety of aviation operations also depends on other entities. In a nutshell, aviation safety also depends on:

- 1) an aircraft, including all appliances used during a flight, which should be designed and produced in the way ensuring the required level of reliability and safety, for which designing and manufacturing entities are responsible;
- 2) the maintenance of an aircraft in continuing exploitability, for which an aircraft operator is responsible via organisations that manage exploitability and provide services;
- 3) airport and ground infrastructure, for which airport managers and entities providing ground handling services are responsible;
- 4) organisation of airspace and air traffic (including ramp traffic at airports), for which the state and institutions providing air traffic services are responsible;
- 5) air traffic services provided by designated institutions;
- 6) the level of training of aviation personnel, especially cabin crew, mechanics and field operation service staff, which is conducted in organisations training this personnel;

---

\* PhD, faculty of Law and Administration of Lazarski University, e-mail: piotr.kasprzyk@lazarski.pl, ORCID: 0000-0002-9117-7754

7) the system of state supervision over the aviation sector activities, in particular the system of aviation equipment certification, organisations involved in aviation and the system of licencing aviation personnel.

The system of norms regulating the functioning of the aviation sector is rather complicated. It is multi-layered. Its legal acts originate from various sources (international, European Union and national ones), with a different subjective and objective scope of application.<sup>1</sup> Anyway, the basic role of aviation law is to determine such requirements, rules or procedures that ensure the safety of aviation operations,<sup>2</sup> also in the area of developing mutual relations between the aviation sector entities. Administrative regulations, taking into account past experience or technical progress, impose a series of requirements and obligations on entities involved in aviation. It is the way to minimise aviation accidents.

However, if an aviation accident occurs, the issue of liability arises, which means facing the consequences resulting from an accident. With regard to civil liability within the meaning of compensation for loss caused by an aviation accident, it is what first of all an aircraft operator incurs, i.e. an air carrier towards passengers in accordance with special rules laid down in international and the EU law,<sup>3</sup> as well as an entity exploiting an aircraft towards the crew and third persons<sup>4</sup> in accordance with special rules laid down in the national law, i.e. Act: Aviation Law.<sup>5</sup> In both situations, we deal with obligatory civil liability insurance covering quite high minimum amounts.<sup>6</sup> At the same time, this liability is as a rule independent of a fault. Grounds for holding an aircraft operator liable are rather obvious as an aircraft is under their control and supervision. This is an operator who is responsible for the technical state of an aircraft, and designates the crew that takes decisions concerning the flight performance. However, as it was mentioned above, contemporary aviation involves a considerable number of entities whose task is to ensure safe flights. It is especially evident in commercial air transport of passengers the operations of which are based on the expanded infrastructure of air traffic the functioning of which involves various entities and institutions.

Unlike in the legal situation of aircraft operators (the system of liability of an air carrier, the system of liability of a person exploiting an aircraft), in case of other entities there are no special regulations concerning their civil liability, both at the national and international level. That is why while looking for grounds for civil liability of entities that are not aircraft operators it is each time necessary to refer to the provisions of civil law that regulate liability in tort.<sup>7</sup>

---

<sup>1</sup> Żylicz, M., *Prawo lotnicze*, Warszawa, 2011, p. 26.

<sup>2</sup> Rembieliński, A., Olszewski, M., 'Niektóre zagadnienia odpowiedzialności cywilnej za wypadki lotnicze', *Nowe Prawo*, 1964, No. 7–8.

<sup>3</sup> For more see Konert, A., *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*, Warszawa, 2010.

<sup>4</sup> For more see Konert, A., *Odpowiedzialność za szkodę na ziemi wyrządzoną ruchem statku powietrznego*, Warszawa, 2014.

<sup>5</sup> See Articles 206 and 207 of the Aviation Law, Act of 3 July 2002, consolidated text, Journal of Laws of 2020, item 1970, as amended.

<sup>6</sup> For more see Konert, A., *Ubezpieczenia lotnicze*, Warszawa, 2014.

<sup>7</sup> Similarly Rembieliński, A., Olszewski, M., 'Niektóre zagadnienia odpowiedzialności cywilnej...', op. cit., p. 731.

Some of the above-mentioned entities are liable regardless of their fault. Firstly, the state supervision responsible for safety in civil aviation may be held liable for public authorities' activities that are unlawful (Article 417 et seq., Civil Code). Secondly, aircraft and aviation equipment manufacturers may be held liable for damage caused by a dangerous product (Article 449<sup>1</sup> et seq., Civil Code). Finally, if the activity of one of the above-mentioned entities is treated as a business activity within the meaning of Article 435 Civil Code, they can be held liable for risk. In other situations, liability of entities involved in aviation should be evaluated in the light of Article 415 Civil Code determining liability for damage caused by a culpable act.

From a practical point of view, suing an entity other than an aircraft operator is connected with extraordinary situations. It is due to the fact that an aviation accident is usually caused by many factors and circumstances. As a result, it is very difficult to prove that the only cause was action (omission) of only one entity involved in the event. That is why claims are filed to those entities whose liability is independent of a fault (an air carrier, an entity exploiting an aircraft). Then, it is not necessary to point out the cause of an aviation accident. The choice of an aircraft operator as an entity liable for damage is also advantageous because this liability is covered by obligatory insurance.<sup>8</sup> That is why the aggrieved may claim compensation directly from an insurance company of the person exploiting an aircraft (Article 822 § 4 Civil Code). What becomes important, however, is the issue of the so-called legal recourse. An aircraft user or an insurance company, having paid compensation for damage caused by an aviation accident, will start looking for liability of the entities whose action or omission contributed to an aviation accident. Of course, it is also possible that in some situations the liability of an aircraft operator and other entities will be joint and several one. For example, the general rule of joint and several liability for damage caused by a prohibited act (Article 441 § 1 Civil Code) is determined in Article 207 (7) AL in accordance with which persons culpable for damage are held liable jointly with a person exploiting an aircraft.<sup>9</sup>

Finally, the article analyses potential legal grounds for liability of the entities and institutions other than an aircraft operator that may be addressees of the obligation to redress the damage resulting from an aircraft movement. The considerations focus on the objective aspect, i.e. on the type of activities that such entities are involved in. This allows for identification of certain special features connected with the given entity's possible liability for damages. The article does not deal with the issue of civil liability of natural persons, i.e. personnel involved in aviation operations, such as pilots, mechanics or air traffic controllers.

---

<sup>8</sup> Regulation (EC) No. 785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on insurance requirements for air carriers and aircraft operators, OJ L 138, 30.4.2004, as amended.

<sup>9</sup> The provision lays down joint and several liability of the persons who caused an accident together with other entities referred to in Article 207(1)–(5) AL. Thus, it also concerns liability of a registered aircraft operator (paragraph 5), all persons who have the right to operate (use) an aircraft (paragraph 3), persons subordinate to a person exploiting an aircraft (paragraph 4) and persons unlawfully using an aircraft (paragraph 6).

## 1. LIABILITY FOR AIRCRAFT AIRWORTHINESS

The first group of entities that can be held liable for damages resulting from an aviation accident includes organisations the operations of which are related to the failure of technical defect provided that the defect had had impact on the accident.

First of all, it is the **liability of the manufacturer of an aircraft** (its parts or equipment) in a situation when a given appliance may be recognised as a dangerous product within the meaning of the provisions of the EU<sup>10</sup> implemented to the national law (Article 449<sup>1</sup> et seq., Civil Code). An appliance understood as a whole (an aircraft, an engine and a propeller are defined as products that are subject to certification within the meaning of the EU regulations) but also a part of that whole (e.g. navigation systems). Evaluating 'dangerousness' of an appliance within this meaning that may substantiate its producer's liability, one should take into account the provisions regulating the process of designing and manufacturing aircraft and other aviation products.<sup>11</sup> Liability of a certified (authorised) manufacturer is on the foreground.<sup>12</sup> A question is also raised about the role of aviation authorities supervising the process of designing and manufacturing aviation equipment. These are the aviation authorities who grant every aircraft a certificate stating that it conforms to all the specifications laid down to ensure that aviation products meet fundamental requirements of aviation safety. In case of the EU, the aviation authority competence connected with certification of aviation products was given to the EU Aviation Safety Agency (EASA) pursuant to the provisions of Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council of 4 July 2018 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency.<sup>13</sup>

It should be emphasised that the issue of aviation equipment manufacturers' liability has become especially important in recent years. Two accidents of Boeing 737 MAX aircraft first of all revealed the weakness of certification processes.<sup>14</sup> From the perspective of civil liability, they resulted in the admission of liability by the manufacturer although, as the investigation indicated, one of the main causes of the two accidents was the defectiveness of one of the sensors of the MCAS system produced by a co-supplier.<sup>15</sup> It was later found that the main problem consisted in the MCAS system alone, especially the manufacturer's activities connected with

---

<sup>10</sup> Council Directive of 25 July 1985 on the approximation of the laws and administrative provisions of the Member States concerning liability for defective products, OJ L 210, 7.8.1985, as amended. For more, see Diederiks-Vershoor, I., *An Introduction to Air Law, 2006*, pp. 184–193.

<sup>11</sup> Commission Regulation (EU) No. 748/2012 of 3 August 2012 laying down implementing rules for airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organisations. OJ L 224, 21.8.2012, as amended.

<sup>12</sup> McClean, D. (ed.), *Shawcross and Beaumont AIR LAW*, LexisNexis, Edition 152 (2016), Vol. IV, p. 231.3 et seq.

<sup>13</sup> OJ L 212, 22.8.2018, as amended.

<sup>14</sup> See Correia, V., 'Certification Issues Revealed by the 737 Max Crisis: A Comparative Approach from a European Perspective', *Air and Space Law*, 2020, Vol. 45, No. 3.

<sup>15</sup> For more, see Konert, A., 'Aviation Accidents Involving Boeing 737 MAX: Legal Consequences', *Ius Novum*, 2019, No. 3.

'hiding' the system in the new model of Boeing 737 from the operators and pilots, as well as aviation supervision authorities.<sup>16</sup>

Moreover, one of the most tragic aviation accidents in Europe that took place over Überlingen, a southern German town, in 2002, in which two planes collided, resulted in awarding damages not only from the institution providing navigation services but also the manufacturer of anti-collision system: TCAS (*Traffic Alert and Collision Avoidance System*).<sup>17</sup> The direct cause of the crash was the fact that the air traffic controller realised that the planes were on a collision course too late and the two crews reacted to the situation differently. On the one hand, the controller instructed one of the planes to descend and the other to climb immediately. At the same time, the TCAS instructed the pilots to do the same but in a different sequence. The crew of one aeroplane followed the instruction of the TCAS while the other followed the instructions of the controller. This resulted in a mid-air collision. The lack of unambiguous instructions from the TCAS was the cause of the recognition of the system as a dangerous product.

A manufacturer's liability under the regulations concerning liability for a dangerous product is taken into consideration regardless of the type of aircraft or the systems installed on board.

The potential manufacturer's liability can be exemplified by an accident of a small training aircraft (LX-2), which took place at Warsaw Babice Airport on 1 May 2012.<sup>18</sup> The circumstance conducive to the aviation accident that the airport indicated was "probably inappropriate work of the engine and/or the display of a warning and/or a caution of the FADEC system caused by fuel gasification resulting from high temperature in the surroundings and a 40-minute grounding at a sunny place before take-off". The final report suggests that the Flight Manual lacks detailed instructions concerning the use of the aircraft at high temperatures. However, such instructions can be found in the engine operation technical manual. According to the report, "the lack of relevant information in the Flight Manual might have lulled the pilot into a false sense of security as far as the use of an aircraft in high temperatures is concerned." That is why a safety recommendation was issued and addressed to the aeroplane manufacturer to introduce the procedure of the aircraft use in high temperatures into the Flight Manual. The lack of appropriate instructions in aircraft operation may result in its recognition as a dangerous product,<sup>19</sup> and therefore also a manufacturer's liability.

A different situation is related to inappropriate **technical exploitation** of an aircraft, which includes continuing airworthiness management (including periodical technical inspection) and service activities (repairs) ordered within this

---

<sup>16</sup> Bradley Wendel, W., 'Technological Solutions to Human Error and How They Can Kill You: Understanding the Boeing 737 Max Products Liability Litigation', *Journal of Ari Law and Commerce*, 2019, Vol. 84, issue 3, p. 379.

<sup>17</sup> For more see Konert, A., 'Odpowiedzialność producenta systemów antykolizyjnych za szkody spowodowane przez wypadek lotniczy nad Überlingen', *Ius Novum*, 2015, No. 3.

<sup>18</sup> Final Report of the State Commission on Aircraft Accidents Investigation No. 370/12.

<sup>19</sup> McClean, D. (ed.), *Shawcross and Beaumont AIR LAW*, LexisNexis, Edition 152 (2016), Vol. IV, p. 247 and American courts' judgements referred to therein.

management. If aircraft exploitation technical malpractice is found to be the cause of an aviation accident, then its owner, actual operator or an organisation managing continuing airworthiness to which the owner or operator transferred their duties may be held liable. The liability of organisations providing services commissioned by the above-mentioned entities to perform certain service tasks (inspection, renovation, repairs) may be a special case of liability. In order to determine who is liable and explain whether relevant requirements have been neglected, it is necessary to refer to the detailed provisions regulating continuing airworthiness.<sup>20</sup>

In case relevant requirements are not fulfilled, provided it results in an accident, as a rule Article 415 Civil Code (or Article 430 Civil Code) will constitute grounds for liability. If the tasks connected with continuing airworthiness management, including technical service of an aircraft, are transferred to an authorised organisation, an owner's or an operator's liability will be subject to evaluation in the light of Article 429 Civil Code.

## 2. LIABILITY FOR AIR NAVIGATION SERVICES

One of the state's roles in relation to air navigation is to establish and ensure the functioning of the system of air traffic management and to protect and handle this traffic.<sup>21</sup> In order to fulfil those functions the state establishes and enforces detailed regulations on air traffic, organises and manages its airspace, as well as ensures the functioning of air navigation services in this space. These are services provided for air traffic understood as the traffic of all aircraft during their flight and on the manoeuvring area of an aerodrome.<sup>22</sup> The air navigation services include aviation information services, the role of which is to provide all information and data necessary to plan and perform a flight in conformity with the binding air traffic regulations. A similar function is played by meteorological services, which provide meteorological information for the purpose of planning a flight and used during the flight. There are also communications, navigation and control services, which are assigned a task of maintaining the infrastructure and communications equipment, navigation information or one that allows localisation of an aircraft. Thirdly, there are air traffic services that are to directly support and control flights. These are services responsible for the provision of mid-air information, alarm services and air traffic control services. The latest service is particularly important because its role is to prevent mid-air collisions of aeroplanes, and aircraft collisions with barriers or other aircraft in the manoeuvring area, as well as to improve and maintain the organised flow of air traffic. This service is provided in particular sectors (parts) of airspace by air traffic control bodies. What is important, the regulations oblige an

---

<sup>20</sup> Commission Regulation (EU) No. 1321/2014 of 26 November 2014 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks, OJ L 362, 17.12.2014, as amended.

<sup>21</sup> Żylicz, M., *Prawo lotnicze...*, op. cit., p. 231.

<sup>22</sup> Definitions of particular services are based on those provided in *Wielka Encyklopedia Prawa. Tom 19. Prawo komunikacyjne*, ed. inter alia by Żylicz, M., Warszawa, 2021.

aircraft commander to follow the air traffic control permissions and requests, and the only departure from this rule is admissible in a situation involving a threat to an aircraft safety.

Legal regulations concerning the functioning of air navigation services are rather complicated, which results from both a high level of technical specialisation necessary in their operations and the necessity of ensuring relatively uniform international and European rules. The European legislator implemented the so-called Single European Fly programme, which is aimed at standardising the rules of using airspace.<sup>23</sup> The European Union regulations are substituting for the former national provisions regulating the functioning of air navigation services. It can be said that a far-reaching process of unification of the provisions regulating the operating and functioning of airspace and air navigation services at the European level is taking place. It is worth reminding that just due to the necessity of adjusting Polish law to the EU provisions in accordance with Act of 8 December 2006, the Polish Air Navigation Services Agency [PANSZA/PAŻP] was established<sup>24</sup> and given the status of a governmental legal person. PANSZA aims to ensure safe, continuing, fluent and efficient air navigation in the Polish airspace by means of performing the functions of institutions providing air navigation services, airspace management and air traffic management. It should be pointed out that although the tasks assigned to the Agency are public ones, the legislator clearly determined that the State Treasury does not take responsibility for the Agency's liabilities (Article 7 of the Act on PANSZA).

Looking for legal grounds for assuming that institutions providing air navigation services incur civil liability for an aviation accident, it is necessary to refer to the provisions of Civil Code because Act: Aviation Law does not regulate this issue. It seems that the liability of such entities should be excluded on the principle of risk, although, theoretically, it is possible to recognise them as "enterprises set in motion by natural powers" (Article 435 Civil Code) as the provision of air navigation services is not possible without the use of electricity and a series of technical appliances (radio stations, telecommunications links, radars, instrument display systems etc.). It should be taken into account, however, that the activity is a source of special hazard for third persons. Moreover, the functioning of institutions providing air traffic services is aimed at minimising risks occurring in the contemporary air traffic.<sup>25</sup> That is why liability of institutions providing air traffic services for potential damage should be based on the principle of fault (Article 415 or Article 430 Civil Code). As a result, an institution providing air traffic services is one of the entities that may be held jointly liable based on their fault, together with an entity exploiting an aircraft (Article 207 (7) AL). In order to hold an institution providing air traffic services liable together with an entity exploiting an aircraft for damage caused by

---

<sup>23</sup> For more see e.g. Markiewicz, M.T., 'Zarządzanie ruchem lotniczym i służby żeglugi powietrznej w prawie Unii Europejskiej – wybrane zagadnienia', internetowy *Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny*, 2017, No. 2(6).

<sup>24</sup> Act of 8.12.2006 on the Polish Air navigation Services Agency (consolidated text, Journal of Laws of 2021, item 260).

<sup>25</sup> Thus also Chatzipanagiotis, M., 'Liability Aspects of Air Traffic Services Provision', *Air and Space Law*, 2007, No. 4–5, p. 334.

an aircraft movement, the aggrieved should prove the occurrence of the following circumstances: firstly, the existence of an obligation to provide a given service in the circumstances of a given accident. For example, air traffic control service is provided only for flights in the controlled airspace after a flight plan has been submitted and a permission to fly into this airspace has been given. In addition, having taken into account the provisions regulating the functioning of a given service, it is necessary to prove a culpable act or omission, as well as a relation between this act or omission and the damage. That is why determination whether institutions providing air traffic services (especially air traffic control services) infringed the provisions regulating their functioning is of key importance for the recognition of their liability.<sup>26</sup> At the same time, what requires special attention is the issue of liability for air traffic control service's acts or omission due to the aim of the service (prevention of collisions). In general one can say that each time it is necessary to establish whether a controller provided data and instructions necessary for a safe flight diligently.<sup>27</sup> However, this evaluation is difficult because it also requires assessment of the conduct of the aircraft crew, which is first of all obliged to maintain safety during the flight.<sup>28</sup> Undoubtedly, however, air traffic control service's liability will be greater in case of flights performed based on instrument indications when the aircraft crew takes decisions based on the data provided by certain instruments, as well as permissions given by an air traffic controller. Joint and several liability of institutions providing air traffic control services is most often assumed in case of mid-air aircraft collisions and crashes against the ground resulting from the provision of erroneous instructions or insufficient attention of air traffic control services.<sup>29</sup> By the way, it is worth emphasising that, in the context of progressive automation of air traffic services' activities, considering liability based on the principle of fault is not the right response to the challenges of the 21<sup>st</sup> century.<sup>30</sup> That is why there are proposals to introduce a different solution concerning compensation for damage in case of automated systems of air traffic management. It concerns in particular highly automated systems of unmanned aerial vehicles traffic management that are being developed.<sup>31</sup>

---

<sup>26</sup> Commission Implementing Regulation (EU) 2017/373 of 1 March 2017 laying down common requirements for providers of air traffic management / air traffic navigation services and other air traffic management network functions and their oversight, and repealing regulation (EC) No. 482/2008, Implementing Regulation (EU) No. 1034/2011, (EU) No. 1035/2011 and (EU) 2016/1377, and amending Regulation (EU) No. 677/2011, OJ L 62, 8.3.2017.

<sup>27</sup> In accordance with Article 122 AL, the user of the Polish airspace is obliged to immediately follow the instructions of an institution providing air traffic services and of air traffic bodies.

<sup>28</sup> For more see Chatzipanagiotis, M., 'Liability Aspects of Air Traffic...', op. cit.

<sup>29</sup> See in particular American courts' judgements referred to in McClean, D. (ed.), *Shawcross and Beaumont AIR LAW*, LexisNexis, Edition 152 (2016), Vol. VI, p. 164.3 et seq.

<sup>30</sup> See Contissa, G., Sartor, G., 'Liabilities and automation in aviation', *Proceedings of the SESAR Innovation Days*, 2012.

<sup>31</sup> See Konert, A., Kotliński, M., 'U-Space – Civil Liability for damages caused by Unmanned Aircraft', *Transportation Research Procedia*, 2020, Vol. 51.



### 3. LIABILITY FOR AERODROME INFRASTRUCTURE AND OPERATIONS

Liability of an entity managing an aerodrome differs depending on the purpose for which the aggrieved uses the infrastructure of an airport. For the needs of the present article it is sufficient enough to limit the situation to one in which the damage caused by an aircraft movement is connected with the operations of the airport at the same time. Most often it will be an aviation accident that takes place in the course of an aircraft operation within the area of an aerodrome or in its nearest surroundings. In accordance with Article 80 AL, an aerodrome manager is responsible for safe exploitation of an aerodrome. That is why, in case of the infringement of the provisions concerning safe exploitation of an aerodrome, provided the infringement had impact on the occurrence of an aviation accident, an aerodrome manager's liability will be based on general rules, i.e. it will be treated as liability for causing culpable damage (Article 415 and Article 430 Civil Code). Obviously, detailed technical and exploitation-related requirements that an aerodrome manager must fulfil differ depending on the type of the aerodrome concerned. In a nutshell, public aerodromes involving passengers have to meet the strictest requirements.<sup>32</sup>

One should approve of the opinion expressed earlier that there is a lack of grounds for the application of Article 435 Civil Code as grounds for holding an aerodrome manager liable.<sup>33</sup> It is so because the situation is analogous to the liability of an institution providing air navigation services. The whole aviation-related infrastructure of an aerodrome on its own, including runways and their lighting or navigation systems, does not pose increased danger. It serves the provision of safety for aircraft operations.

### 4. LIABILITY FOR AVIATION AUTHORITIES' ACTIVITIES

It is also possible that the activities of aviation supervision, i.e. the aviation authorities, will be found to have caused an accident.

In case of national authorities (the President of the Civil Aviation Authority), legal grounds for liability must be looked for in the provisions regulating the liability of the State Treasury for activities that infringe law (Article 417<sup>1</sup> et seq., Civil Code) and should take into account the national and European provisions regulating the rules of aviation supervision functioning. However, the application of the rules of public authorities liability for unlawful action or omission in aviation raises a series

---

<sup>32</sup> See Articles 54 and 59a of the Aviation Law and Commission Regulation (EU) No 139/2014 of 12 February 2014 laying down requirements and administrative procedures related to aerodromes pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council, OJ L 44, 14.2.2014, as amended.

<sup>33</sup> See Kaczyńska, S., 'Odpowiedzialność cywilna zarządzającego portem lotniczym z tytułu czynu niedozwolnego', in: Łuczak, K. (ed.), *Wybrane problemy prawne związane z funkcjonowaniem portu lotniczego*, Katowice, 2015, pp. 187–214.

of questions that require a deep analysis. Although the role of aviation authorities consists in the supervision over aircraft operators (and their entities), the obligation to comply with the provisions of the aviation law is the burden that first of all the operators must bear. That is why most activities of aviation authorities consist in “checking and confirming” whether a given operator meets the requirements of the aviation law (e.g. the issue of certificates and licences).

It should be taken into account that aviation authorities’ activities sometimes have the features similar to commercial activities as most of them are, at least partially, charged for (aviation fees). Therefore, foreign courts more and more often apply general rules of liability for damage in their judgements on aviation authorities’ liability.<sup>34</sup>

Thus, it seems that it is possible to deal with aviation authorities’ liability in the following situations connected with aviation entities’ activities. Firstly, it concerns a situation when it is proved that a certificate was issued although not all the requirements had been fulfilled. Secondly, it is a situation when the authorities supervising a certificate holder recognise irregularities and then, despite the operator fails to amend them, do not take further steps that regulations stipulate (limitation, suspension or withdrawal of the certificate).

It should be also remembered that some competences of national aviation authorities are transferred to the European Union Aviation Safety Agency (EASA). In order to assess the liability of the Agency, which sometimes acts as an aviation authority (issues certificates for foreign air carriers), it is necessary to start with Article 97(3) of the Regulation (EU) 2018/1139. In accordance with the provision, in the case of non-contractual liability, the Agency shall, in accordance with the general principles common to the laws of the Member States, make good any damage caused by it or by its staff in the performance of their duties. The Regulation also stipulates that the Court of Justice shall have jurisdiction in disputes over compensation for damage caused by EASA (Article 97(4)).

## 5. COMMON ISSUES

In the situations when aviation entities are liable based on the principle of fault a question arises when we can decide that it is possible to impute fault to a given entity or a member of its staff (Articles 415 and 430 Civil Code). It does not concern a theoretical consideration of the issue of fault in civil law but the explanation of a few practical issues.

Fault in relation to liability in tort is considered when an entity can be accused of unlawful conduct within the meaning of the infringement of the legal order understood very broadly. Moreover, the assessment of conduct alone must be negative and lead to a conclusion that damage was done intentionally or because of the lack of due diligence (negligence or recklessness). In the area of liability for

---

<sup>34</sup> See Korzeniowski, J., ‘Case Law Digest – Liability of Aviation Regulators: Are the floodgates opening?’, *Air and Space Law*, 2000, No. 2, pp. 87–89.

aviation accidents, in relation to the first aspect of liability on the principle of fault (the objective one), the concept of unlawfulness should be treated rather broadly. Most of the provisions of aviation law are norms that are specialist, technical in nature and were developed for the purpose of ensuring safety in air traffic. The provisions are rather complicated as they take into account the level of technical development and, in addition, originate from various sources. They are contained in legal acts of different rank, although the most extensive requirements connected with air navigation are laid down in (national and EU) implementing regulations. Moreover, some of the technical rules connected with ensuring aviation safety are laid down in a given user's internal documents approved of by aviation supervision bodies.<sup>35</sup> As maintaining the procedures laid down in a given document directly results from the provisions of law, the infringement of the requirements established by those documents should be treated as an exhaustive premise of unlawfulness. In order to impute liability on the principle of fault, it is obviously necessary to prove that the conduct that was not in compliance with the aviation provisions or procedures was the reason for an accident and damage caused.

Discussing the second aspect of liability on the principle of fault (the subjective one), it should be stated that the assessment of the conduct of a person exploiting an aircraft (the crew) in a given situation should be based on an objective model of conduct taking into account due diligence required in aviation activities. That is why a court, taking into account the opinion of an expert witness, should first of all adopt a hypothetical model of conduct of a person exploiting an aircraft (the crew) and take into consideration the purpose of an operation performed, objective circumstances having influence of the occurrence of an accident (weather, traffic etc.) as well as the level of training and experience of the crew. Only then the circumstances of a given accident may be compared to the established model.

## CONCLUSIONS

The above-presented analysis of possible grounds for liability of entities other than aircraft operators for aviation accidents leads to the following conclusions. In the vast majority of cases, this liability will supplement the liability of an aircraft operator or will be liability resulting from regressive claims. Liability of an operator (including a carrier) is subject to a special legal regime, which is advantageous for the aggrieved. However, one cannot exclude a situation in which other entities will be addressees of compensation claims from the very beginning. It concerns in particular cases in which aircraft operators believe they are the aggrieved as a result of other entities' activities.

At the same time, an aircraft (its elements) manufacturer becomes the first entity to be held liable within the regime of liability for a dangerous product. On the other hand, in case of entities liable on the principle of fault, liability of entities managing

---

<sup>35</sup> E.g. an operational manual for an aircraft operator, a flight manual for an operator, a technical service programme, an aerodrome operational manual.

continuing airworthiness, service organisations, entities managing aerodromes or institutions providing air navigation services will always be connected with the necessity of proving a culpable action or omission which is in relation with the cause of the aviation accident. And this will require specialist knowledge, at least in order to establish those actions or omissions in the light of technical provisions thoroughly regulating a given activity, including also internal norms (instructions) required by aviation law. The use of a final report on the investigation into an aviation accident for this purpose would be absolutely insufficient.<sup>36</sup>

## BIBLIOGRAPHY

- Bradley Wendel, W., 'Technological Solutions to Human Error and How They Can Kill You: Understanding the Boeing 737 Max Products Liability Litigation', *Journal of Air Law and Commerce*, 2019, Vol. 84, issue 3, p. 379 et seq.
- Chatzipanagiotis, M., 'Liability Aspects of Air Traffic Services Provision', *Air and Space Law*, 2007, No. 4-5, p. 334.
- Contissa, G., Sartor, G., 'Liabilities and automation in aviation', *Proceedings of the SESAR Innovation Days*, 2012.
- Correia, V., 'Certification Issues Revealed by the 737 Max Crisis: A Comparative Approach from a European Perspective', *Air and Space Law*, 2020, Vol. 45(3).
- Diederiks-Vershoor, I., *An Introduction to Air Law*, 8<sup>th</sup> ed., Kluwer Law International, 2006.
- Kaczyńska, S., 'Odpowiedzialność cywilna zarządzającego portem lotniczym z tytułu czynu niedozwolnego', in: Łuczak, K. (ed.), *Wybrane problemy prawne związane z funkcjonowaniem portu lotniczego*, Katowice, 2015.
- Kasprzyk, P., 'Postępowanie w sprawie wypadku lotniczego a postępowanie cywilne', *Przegląd Sądowy*, 2009, No 4.
- Konert, A., 'Aviation accidents involving Boeing 737 MAX: legal consequences', *Ius Novum*, 2019, No. 3.
- Konert, A., *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*, Warszawa, 2010.
- Konert, A., 'Odpowiedzialność producenta systemów antykolidyjnych za szkody spowodowane przez wypadek lotniczy nad Uberlingen', *Ius Novum*, 2015, No. 3.
- Konert, A., *Odpowiedzialność za szkodę na ziemi wyrządzoną ruchem statku powietrznego*, Warszawa, 2014.
- Konert, A., *Ubezpieczenia lotnicze*, Warszawa, 2014.
- Konert, A., Kotliński, M., 'U-Space – Civil Liability for damages caused by Unmanned Aircraft', *Transportation Research Procedia*, 2020, Vol. 51.
- Markiewicz, M.T., 'Zarządzanie ruchem lotniczym i służby żeglugi powietrznej w prawie Unii Europejskiej – wybrane zagadnienia', internetowy *Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny*, 2017, No. 2(6).
- McClean, D.J. (ed.), *Shawcross and Beaumont AIR LAW*, Warszawa, 2016.
- Rembieliński, A., Olszewski, M., 'Niektóre zagadnienia odpowiedzialności cywilnej za wypadki lotnicze', *Nowe Prawo*, 1964, No. 7-8.
- Żylicz, M., *Prawo lotnicze*, Warszawa, 2011.

---

<sup>36</sup> For more see Kasprzyk, P., 'Postępowanie w sprawie wypadku lotniczego a postępowanie cywilne', *Przegląd Sądowy*, 2009, No. 4.

## CIVIL LIABILITY OF ENTITIES OTHER THAN AIRCRAFT USERS FOR AVIATION ACCIDENTS

### Summary

Liability for damage caused as a result of an aviation accident means first of all liability of an air carrier for damage done to passengers and liability of an aircraft user for damage done to third persons. However, it is also possible to impute liability to other entities, such as an aircraft manufacturer, a service institution, an entity managing an aerodrome, an institution providing air traffic services, or even aviation supervision authorities. The article analyses potential grounds for those entities' liability. Liability of aviation personnel is not covered in the article.

Keywords: civil liability, aviation accidents

## ODPOWIEDZIALNOŚĆ CYWILNA ZA WYPADKI LOTNICZE PODMIOTÓW INNYCH NIŻ UŻYTKOWNIK STATKU POWIETRZNEGO

### Streszczenie

Odpowiedzialność za szkody wyrządzone wskutek wypadku lotniczego to przede wszystkim odpowiedzialność przewoźnika lotniczego za szkody wyrządzone pasażerom oraz odpowiedzialność użytkownika statku powietrznego za szkody wyrządzone osobom trzecim. Możliwe jest jednak również przypisanie odpowiedzialności innym podmiotom, takim jak producent statku powietrznego, organizacja obsługowa, zarządzający lotniskiem, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego czy nawet nadzór lotniczy. Artykuł analizuje możliwe podstawy odpowiedzialności tych podmiotów. Poza jego zakresem pozostaje odpowiedzialność cywilna personelu lotniczego.

Słowa kluczowe: odpowiedzialność cywilna, wypadki lotnicze

#### Cite as:

Kasprzyk P. (2022) 'Civil liability of entities other than aircraft operators for aviation accidents', *Ius Novum* (Vol. 16) 2, 90–102. DOI: 10.26399/iusnovum.v16.2.2022.15/p.kasprzyk

#### Cytuj jako:

Kasprzyk P., *Odpowiedzialność cywilna za wypadki lotnicze podmiotów innych niż użytkownik statku powietrznego*, „*Ius Novum*” 2022 (16) nr 2, s. 90–102. DOI: 10.26399/iusnovum.v16.2.2022.15/p.kasprzyk

# ODPOWIEDZIALNOŚĆ CYWILNA ZA WYPADKI LOTNICZE PODMIOTÓW INNYCH NIŻ UŻYTKOWNIK STATKU POWIETRZNEGO

---

PIOTR KASPRZYK\*

DOI: 10.26399/iusnovum.v16.2.2022.15/p.kasprzyk

## 1. WPROWADZENIE

Współczesne lotnictwo to system wzajemnie powiązanych podmiotów, których działalność nakierowana jest na zapewnienie warunków bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych, użytkowanych na coraz to większą skalę. Specyfika lotnictwa, postępująca specjalizacja i rozwój techniki wymuszają rozdzielenie różnych funkcji. I choć ważną rolę wciąż przypisuje się użytkownikowi statku powietrznego, to bezpieczeństwo operacji lotniczych zależy również od innych podmiotów. W największym uproszczeniu, bezpieczeństwo żeglugi powietrznej zależy także od:

- 1) statku powietrznego, w tym wszelkich urządzeń używanych podczas lotu, które powinny zostać zaprojektowane i wyprodukowane w sposób zapewniający wymagany poziom niezawodności i bezpieczeństwa – za co odpowiadają podmioty projektujące i produkujące;
- 2) utrzymania statku powietrznego w ciągłej zdatności do lotu – za co odpowiada użytkownik statku powietrznego poprzez organizacje zarządzające zdatnością oraz organizacje obsługowe;
- 3) infrastruktury lotniskowej i naziemnej – za którą odpowiadają zarządzający lotniskami oraz podmioty zapewniające usługi obsługi naziemnej;
- 4) organizacji przestrzeni powietrznej i ruchu lotniczego (w tym ruchu naziemnego na lotniskach) – za co odpowiadają państwo i instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego,
- 5) służb ruchu lotniczego, zapewnianych przez wyznaczone w tym celu instytucje,
- 6) poziomu wykształcenia personelu lotniczego, w szczególności personelu latającego, mechaników oraz personelu służb ruchu lotniczego, które odbywa się w organizacjach szkolących ten personel,

---

\* dr, Wydział Prawa i Administracji Uczelni Łazarskiego, e-mail: piotr.kasprzyk@lazarski.pl, ORCID: 0000-0002-9117-7754

- 7) systemu nadzoru państwowego nad działalnością podmiotów sektora lotniczego, w szczególności systemu certyfikacji sprzętu lotniczego, organizacji zaangażowanych w działalność lotniczą oraz systemu licencjonowania personelu lotniczego.

System norm regulujących funkcjonowanie branży lotniczej jest dość skomplikowany. Kształtuje się on wielopłaszczyznowo. Jego akty pochodzą z różnych źródeł (międzynarodowych, unijnych i krajowych), mając przy tym różny podmiotowy i przedmiotowy zakres zastosowania<sup>1</sup>. W każdym bądź razie, podstawową rolą prawa lotniczego jest określenie takich wymagań, zasad lub procedur, aby zapewnić bezpieczeństwo operacji lotniczych<sup>2</sup>. Także w zakresie ukształtowania wzajemnych relacji między podmiotami sektora lotniczego. Regulacje natury administracyjnej – uwzględniając dotychczasowe doświadczenia czy postęp techniki – nakładają na podmioty zaangażowane w działalność lotniczą wiele wymagań i obowiązków. W ten sposób dąży się do minimalizacji wypadków lotniczych.

Jeżeli jednak do wypadku lotniczego dojdzie, powstaje zagadnienie odpowiedzialności, to jest ponoszenia konsekwencji wynikłych z wypadku. Jeśli chodzi o odpowiedzialność cywilną, rozumianą jako wyrównanie szkód wynikłych z wypadku lotniczego, w pierwszej kolejności ponosi ją użytkownik statku powietrznego: 1) jako przewoźnik lotniczy wobec pasażerów, na szczególnych zasadach wynikających z prawa międzynarodowego i unijnego<sup>3</sup>; 2) a także jako podmiot eksploatujący statek powietrzny wobec załogi i osób trzecich<sup>4</sup>, według szczególnych przepisów wynikających z prawa krajowego, czyli ustawy Prawo lotnicze<sup>5</sup>. W obydwu przypadkach mamy do czynienia z obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej – i to ubezpieczeniem o dość wysokich sumach minimalnych<sup>6</sup>. Jest to przy tym odpowiedzialność co do zasady niezależna od winy. Uzasadnienie dla obciążenia odpowiedzialnością użytkownika statku powietrznego jest dość oczywiste, skoro statek znajduje się pod jego kontrolą i nadzorem. To użytkownik odpowiada za stan techniczny statku, czy wyznacza załogę, która podejmuje decyzję o wykonaniu lotu. Jak jednak wspomniano, współczesne lotnictwo angażuje znaczną ilość podmiotów, których zadaniem jest zapewnienie bezpiecznego wykonywania lotów. Jest to szczególnie widoczne w lotnictwie pasażerskim, którego działalność opiera się na rozbudowanej infrastrukturze ruchu lotniczego, w której funkcjonowanie zaangażowane są różnorodne podmioty i instytucje.

W odróżnieniu od sytuacji prawnej użytkowników statków powietrznych (reżim odpowiedzialności przewoźnika lotniczego, reżim odpowiedzialności osoby eksploatującej statek powietrzny), w przypadku pozostałych podmiotów

<sup>1</sup> M. Żylicz, *Prawo lotnicze*, Warszawa 2011, s. 26.

<sup>2</sup> A. Rembieliński, M. Olszewski, *Niektóre zagadnienia odpowiedzialności cywilnej za wypadki lotnicze*, „Nowe Prawo” 1974, nr 7–8.

<sup>3</sup> Szerzej zob. A. Konert, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*, Warszawa 2010.

<sup>4</sup> Szerzej zob. A. Konert, *Odpowiedzialność za szkodę na ziemi wyrządzoną ruchem statku powietrznego*, Warszawa 2014.

<sup>5</sup> Zob. art. 206 i 207 Pr. lot, Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r., Dz.U. z 2020 r., poz. 1970 z późn. zm.

<sup>6</sup> Szerzej zob. A. Konert, *Ubezpieczenia lotnicze*, Warszawa 2014.

brak jest szczególnych uregulowań dotyczących ich odpowiedzialności cywilnej na poziomie zarówno krajowym, jak i międzynarodowym. Dlatego też poszukując podstawy odpowiedzialności cywilnej podmiotów innych niż użytkownik statku powietrznego, każdorazowo należy sięgać do przepisów prawa cywilnego, normujących odpowiedzialność deliktową<sup>7</sup>.

Niektóre ze wspomnianych podmiotów odpowiadają niezależnie od swojej winy. Po pierwsze, nadzór państwowy odpowiedzialny za bezpieczeństwo w dziedzinie lotnictwa cywilnego może odpowiadać za działania władzy publicznej niezgodne z prawem (art. 417 i n. k.c.). Po drugie, producenci statków powietrznych i sprzętu lotniczego mogą ponosić odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną przez produkt niebezpieczny (art. 449 zn. 1 i n. k.c.). Po trzecie wreszcie, jeśli działalność któregoś ze wspomnianych podmiotów uznać za działalność przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 435 k.c., wówczas mogą one ponosić odpowiedzialność z tytułu ryzyka. W pozostałych przypadkach odpowiedzialność podmiotów zaangażowanych w działalność lotnictwa wypadnie oceniać w świetle art. 415 k.c., statuującego odpowiedzialność za zawinione wyrządzenie szkody.

Z praktycznego punktu widzenia pozwanie podmiotu innego niż użytkownik statku powietrznego dotyczy sytuacji wyjątkowych. Jest tak dlatego, że do wypadku lotniczego dochodzi zazwyczaj na skutek wielu przyczyn oraz okoliczności. W związku z tym bardzo trudno jest wskazać jako wyłączną przyczynę działanie (zaniechanie) jednego tylko podmiotu zaangażowanego w dane zdarzenie. Dlatego też roszczenia kierowane są wobec tych podmiotów, których odpowiedzialność jest niezależna od winy (przewoźnik lotniczy, podmiot eksploatujący statek powietrzny). Nie ma wówczas potrzeby wykazywania przyczyny wypadku lotniczego. Wybór użytkownika statku powietrznego jako podmiotu odpowiedzialnego za szkodę jest korzystny także i z tego powodu, że odpowiedzialność ta objęta jest obowiązkowym ubezpieczeniem<sup>8</sup>. Dlatego też poszkodowany może dochodzić odszkodowania wprost od zakładu ubezpieczeń osoby eksploatującej statek powietrzny (art. 822 § 4 k.c.). Istotnego znaczenia nabiera jednak kwestia tak zwanych roszczeń zwrotnych (regresowych). Użytkownik statku powietrznego lub zakład ubezpieczeń, po wyrównaniu szkód wynikłych z wypadku lotniczego, będzie poszukiwać odpowiedzialności tych podmiotów, których działanie lub zaniechanie przyczyniło się do zaistnienia wypadku lotniczego. Oczywiście możliwe jest również, że w niektórych przypadkach odpowiedzialność użytkownika statku powietrznego oraz innych podmiotów będzie odpowiedzialnością solidarną. Dla przykładu, ogólna zasada odpowiedzialności solidarnej za szkodę wyrządzoną czynem niedozwolonym (art. 441 § 1 k.c.) została uszczegółowiona w art. 207 ust. 7 Pr. lot., w myśl którego solidarnie z osobą eksploatującą statek powietrzny odpowiadają osoby, z których winy szkoda powstała<sup>9</sup>.

<sup>7</sup> Podobnie A. Rembieniński, M. Olszewski, *Niektóre zagadnienia odpowiedzialności cywilnej...*, op. cit., s. 731.

<sup>8</sup> Rozporządzenie (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych, Dz. Urz. UE L 138 z 30.04.2004 r. z późn. zm.

<sup>9</sup> Przepis ten dotyczy wprowadza solidarną odpowiedzialność osób z których winy szkoda powstała razem z osobami określonymi w ust. 1–5 art. 207 Pr. lot. Chodzi więc także



W dalszej części artykułu zostaną przeanalizowane możliwe podstawy prawne odpowiedzialności tych podmiotów i instytucji, które mogą stać się adresatem obowiązku naprawienia szkody wynikłej z ruchu statku powietrznego – innych niż użytkownik statku powietrznego. Rozważania ujęto od strony przedmiotowej, to jest od rodzaju czynności, w jakie zaangażowane są takie podmioty. Pozwoli to także na uchwycenie pewnych szczególnych cech, wiążących się z możliwą odpowiedzialnością odszkodowawczą danego podmiotu. Poza zakresem opracowania pozostaje zagadnienie odpowiedzialności osób fizycznych, a więc personelu zaangażowanego w operacje lotnicze, takich jak piloci, mechanicy czy kontrolerzy ruchu lotniczego.

## 2. ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA ZDATNOŚĆ STATKU POWIETRZNEGO DO LOTU

Pierwszą grupę podmiotów, mogących ponosić odpowiedzialność odszkodowawczą za wypadek lotniczy, są organizacje, których działalność jest powiązana z zaistniałą usterką lub wadą techniczną, jeśli usterka ta miała wpływ na zaistnienie wypadku.

W pierwszej kolejności chodzi o odpowiedzialność producenta statku powietrznego (jego części czy wyposażenia) w sytuacji, gdy dane urządzenie może zostać uznane za produkt niebezpieczny w rozumieniu stosownych przepisów UE<sup>10</sup>, implementowanych do prawa krajowego (art. 449 zn. 1 i n. k.c.). Urządzenie rozumiane zarówno jako całość (statek powietrzny, silnik oraz śmigło definiowane są jako wyrób podlegający certyfikacji w rozumieniu przepisów UE), ale też jako część tej całości (np. systemy nawigacyjne). Przy ocenie „niebezpieczeństwa” tak rozumianego urządzenia, mającego uzasadniać odpowiedzialność jego producenta, należy brać pod uwagę przepisy normujące projektowanie i produkcję statków powietrznych oraz innych produktów lotniczych<sup>11</sup>. Odpowiedzialność certyfikowanego (zatwierdzonego) podmiotu produkującego (a nie projektującego) wysuwa się tutaj na plan pierwszy<sup>12</sup>. Pojawia się również pytanie o rolę władzy lotniczej nadzorującej projektowanie i produkcję sprzętu lotniczego. To władza lotnicza

---

o odpowiedzialność zarejestrowanego użytkownika statku powietrznego (ust. 5), wszystkich osób, którym przysługiwało prawo korzystania (używania) statku powietrznego (ust. 3), osób podległych osobie eksploatującej (ust. 4) oraz osoby bezprawnie korzystającej ze statku powietrznego (ust. 6).

<sup>10</sup> Dyrektywa Rady z dnia 25 lipca 1985 r. w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych Państw Członkowskich dotyczących odpowiedzialności za produkty wadliwe, Dz. Urz. UE L 210 z 07.08.1985 r. z późn. zm. Zob. szerzej I. Diederiks-Vershoor, *An Introduction to Air Law*, wyd. 8, 2006, Kluwer Law International s. 184–193.

<sup>11</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących. Dz. Urz. UE L 224 z 21.08.2012 r. z późn. zm.

<sup>12</sup> *Shawcross and Beaumont Air Law*, red. J. David Mc Clean, wyd. 2016, LexisNexis, t. IV, s. 231.3 i n.

wystawia każdemu statkowi powietrznemu certyfikat typu będący zaświadczeniem, że spełnia on specyfikacje certyfikacyjne tworzone w celu zapewnienia zgodności produktów lotniczych z podstawowymi wymogami bezpieczeństwa lotniczego. W wypadku UE, kompetencje władzy lotniczej związane z certyfikacją produktów lotniczych zostały przekazane Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), na mocy stosownych postanowień Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego<sup>13</sup>.

Podkreślenia wymaga, że to właśnie zagadnienie odpowiedzialności producentów sprzętu lotniczego nabrało w ostatnich latach szczególnego znaczenia. Dwie katastrofy samolotów Boeing 737 MAX ujawniły słabości procesów certyfikacyjnych<sup>14</sup>. Z perspektywy odpowiedzialności cywilnej skutkowały natomiast przyjęciem odpowiedzialności przez producenta samolotu choć – jak wynikało z ustaleń – jedną z zasadniczych przyczyn obydwu katastrof była wadliwość jednego z czujników systemu MCAS, produkowanego przed poddostawcą<sup>15</sup>. Jak wynika z dalszych ustaleń, zasadniczym problemem był sam system MCAS, w szczególności działania producenta związane ze swego rodzaju „ukryciem” tego systemu w nowej wersji samolotu Boeing 737 przed użytkownikami i pilotami, a także organami nadzoru lotniczego<sup>16</sup>.

Ponadto jedna z najtragiczniejszych katastrof lotniczych w Europie, do której doszło w 2002 roku nad południowymi Niemcami, nad miastem Überlingen, w której zderzyły się dwa samoloty, zakończyła się przyznaniem odszkodowań nie tylko od instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego, ale także od producenta systemu antykolizyjnego TCAS (Traffic Alert and Collision Avoidance System)<sup>17</sup>. Bezpośrednią przyczyną wypadku było zarówno zbyt późne zorientowanie się kontrolera ruchu lotniczego o naruszeniu separacji pomiędzy samolotami, jak i odmienna reakcja załóg obydwu samolotów na zaistniałą sytuację. Kontroler ruchu lotniczego nakazał jednemu samolotowi natychmiastowe zniżenie, a drugiemu wznoszenie. W tym samym czasie system antykolizyjny TCAS wydał podobne zalecenia, tyle że w odwrotnej kolejności. Załoga jednego z samolotów wykonała zalecenie TCAS, podczas gdy załoga drugiego wykonała polecenie kontrolera ruchu lotniczego. Doprowadziło to do zderzenia się w powietrzu. Brak jednoznacznych instrukcji postępowania systemu TCAS stał się ostatecznie jedną z przyczyn uznania systemu za produkt niebezpieczny.

---

<sup>13</sup> Dz. Urz. UE z dnia 22.08.2018 r., L 212 z późn. zm.

<sup>14</sup> Zob. V. Correia, *Certification Issues Revealed by the 737 Max Crisis: A Comparative Approach from a European Perspective*, „Air and Space Law” 2020, vol. 45 (3).

<sup>15</sup> Szerzej zob. A. Konert, *Aviation Accidents Involving Boeing 737 MAX: Legal Consequences*, „Ius Novum” 2019, nr 3.

<sup>16</sup> W. Bradley Wendel, *Technological Solutions to Human Error and How They Can Kill You: Understanding the Boeing 737 Max Products Liability Litigation*, „Journal of Air Law and Commerce” 2019, vol. 84, iss. 3, s. 379 i n.

<sup>17</sup> Szerzej zob. A. Konert, *Odpowiedzialność producenta systemów antykolizyjnych za szkody spowodowane przez wypadek lotniczy nad Überlingen*, „Ius Novum” 2015, nr 3.

Odpowiedzialność producenta na podstawie przepisów o odpowiedzialności za produkt niebezpieczny wchodzi w grę niezależnie do rodzaju samolotu czy systemu na nim zamontowanego.

Jako przykład możliwej odpowiedzialności producenta można wskazać wypadek niewielkiego samolotu szkolnego (LX-2), który miał miejsce w dniu 1 maja 2012 r. na lotnisku Warszawa-Babice<sup>18</sup>. Jako okoliczność sprzyjającą zaistnieniu wypadku lotniczego wskazano: „prawdopodobnie nieprawidłowa praca silnika i/ lub wyświetlenie ostrzeżenia i/ lub przestrogi systemu FADEC spowodowane zagazowaniem paliwa wskutek wysokiej temperatury otoczenia i około 40-minutowego postoju samolotu przed startem w nasłonecznionym miejsc”. Z lektury raportu końcowego wynika, że w Instrukcji Użytkowania w Locie brak było szczególnych zaleceń co do użytkowania samolotu w wysokich temperaturach. Zalecenia takie znajdowały się jednak w instrukcji technicznej użytkownika silnika. Jak wskazano w raporcie, „brak stosownych zapisów w IUwL mógł «uśpić czujność» pilota w zakresie specyfiki użytkowania samolotu w warunkach wysokiej temperatury”. Dlatego też wydano zalecenie bezpieczeństwa kierowane do producenta samolotu, aby wprowadzić do IUwL procedury dotyczące użytkowania samolotu w warunkach wysokich temperatur. Brak właściwych wskazówek użytkownika samolotu może skutkować jego uznaniem za produkt niebezpieczny<sup>19</sup>, a więc – odpowiedzialnością producenta.

Odmierna sytuacja wiąże się z niewłaściwą eksploatacją techniczną statku powietrznego, co obejmuje zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu (w tym okresowe przeglądy techniczne) i zlecone w ramach tego zarządzania czynności obsługowe (naprawcze). Jeżeli okaże się, że przyczyną wypadku lotniczego były zaniedbania związane z szeroko rozumianą techniczną eksploatacją statku powietrznego, to wówczas odpowiedzialność mogą ponosić: jego właściciel, użytkownik faktyczny bądź certyfikowana organizacja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu, której właściciel lub użytkownik przekazali swoje obowiązki. Szczególnym przypadkiem odpowiedzialności będzie odpowiedzialność organizacji obsługowych, wykonujących na zlecenie wcześniej wskazanych podmiotów określone czynności obsługowe (przeglądy, remonty, naprawy). Dla ustalenia osoby ponoszącej odpowiedzialność i wyjaśnienia, czy doszło do naruszenia stosownych wymogów, należy sięgać do szczegółowych przepisów normujących ciągłą zdatność do lotu<sup>20</sup>.

W razie stwierdzenia naruszeń stosownych wymagań, o ile naruszenia te pozostają w związku przyczynowym z wypadkiem, podstawą odpowiedzialności będzie co do zasady art. 415 k.c. (względnie art. 430 k.c.). W przypadku przekazania zadań związanych z zarządzaniem ciągłą zdatnością do lotu, w tym obsługą tech-

---

<sup>18</sup> Raport końcowy PKBWL nr 370/12.

<sup>19</sup> *Shawcross and Beaumont Air Law...*, op. cit., t. IV, s. 247 oraz przywołane tam orzeczenia sądów amerykańskich

<sup>20</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania, Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014 r. z późn zm.

niczną statku powietrznego uprawnionej organizacji, odpowiedzialność właściciela lub użytkownika podlegać będzie ocenie w świetle art. 429 k.c.

### 3. ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SŁUŻBY ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

Jedną z funkcji państwa w odniesieniu do żeglugi powietrznej jest ustanowienie i zapewnienie funkcjonowania systemu zarządzania ruchem lotniczym oraz zabezpieczenia i obsługi tego ruchu<sup>21</sup>. W wykonaniu tych funkcji państwo ustanawia i egzekwuje szczegółowe przepisy ruchu lotniczego, organizuje i zarządza swoją przestrzenią powietrzną, a także zapewnia funkcjonowanie w tej przestrzeni służb **żeglugi** powietrznej. Są to służby zapewniane dla ruchu lotniczego, rozumianego jako ruch wszystkich statków powietrznych podczas lotu i na polu manewrowym lotniska<sup>22</sup>. W ramach służb żeglugi powietrznej wyróżnia się służby informacji lotniczej, których zadaniem jest zapewnienie wszelkich informacji i danych koniecznych w celu zaplanowania i wykonania lotu zgodnie z obowiązującymi przepisami ruchu lotniczego. Podobną funkcję pełnią służby meteorologiczne, zapewniające informacje meteorologiczne dostarczane w celu planowania lotu oraz wykorzystywane w trakcie wykonywania lotu. Następnie wyróżnia się służby łączności, nawigacji i dozorowania, których zadaniem jest odpowiednio utrzymanie infrastruktury i urządzeń zapewniających łączność, informacje nawigacyjne czy pozwalających na określenie pozycji statku powietrznego. Wyróżnia się też służby ruchu lotniczego, których działanie nakierowane jest na bezpośrednie wsparcie i kontrolę wykonywanych lotów. Chodzi o służby informacji powietrznej (w locie), służby alarmowe oraz służby kontroli ruchu powietrznego. Szczególnie istotne znaczenie ma ta ostatnia służba, zapewniana w celu zapobiegania kolizjom między statkami powietrznymi w locie oraz zapobiegania kolizjom statków powietrznych na polu manewrowym z przeszkodami i innymi statkami powietrznymi, oraz dla usprawnienia i utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego. Służba ta jest zapewniana w określonych sektorach (elementach) przestrzeni powietrznej przez organy kontroli ruchu lotniczego. Co istotne, przepisy nakazują dowódcy statku powietrznego stosowanie się do zezwoleń i poleceń wydawanych przez kontrolę ruchu lotniczego, a ewentualne odstępstwo od tego zezwolenia dopuszcza się tylko w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa statku powietrznego.

Regulacja prawna funkcjonowania służb żeglugi powietrznej jest dość skomplikowana, co wynika zarówno z wysokiego stopnia specjalizacji technicznej niezbędnej w ich działalności tych służb, jak i z konieczności zapewnienia w miarę jednolitych zasad na poziomie międzynarodowym i europejskim. Ustawodawca europejski wdraża tak zwany program Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Single European Sky), którego celem jest ujednoczenie zasad korzy-

<sup>21</sup> M. Żylicz, *Prawo lotnicze...*, op. cit., s. 231.

<sup>22</sup> Definicje poszczególnych służb podaje za *Wielką Encyklopedią Prawa. Tom 19. Prawo komunikacyjne*, pod red. m.in. M. Żylicz, Warszawa 2021.

stania z przestrzeni powietrznej<sup>23</sup>. Dotychczas obowiązujące przepisy krajowe, normujące funkcjonowanie służb żeglugi powietrznej, zastępowane są przepisami unijnymi. Można powiedzieć, że zachodzi daleko posunięty proces unifikacji przepisów normujących działanie i funkcjonowanie przestrzeni powietrznej oraz służb żeglugi powietrznej na poziomie europejskim. Warto przypomnieć, że to właśnie ze względu na konieczność dostosowania prawa polskiego do przepisów unijnych, na mocy ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. powołano Polską Agencję Żeglugi Powietrznej<sup>24</sup>, nadając jej status państwowej osoby prawnej. Celem działania PAŻP jest zapewnienie bezpiecznej, ciągłej, płynnej i efektywnej żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej przez wykonywanie funkcji instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, zarządzanie przestrzenią powietrzną oraz zarządzanie przepływem ruchu lotniczego. Zaznaczyć trzeba przy tym, że chociaż zadania powierzone Agencji to zadania publiczne, to jednak ustawodawca wyraźnie przesądził, że Skarb Państwa nie odpowiada za zobowiązania Agencji (art. 7 ustawy o PAŻP).

Poszukując podstawy prawnej dla przyjęcia odpowiedzialności cywilnej instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej za wypadek lotniczy, należy sięgnąć do przepisów Kodeksu cywilnego, gdyż ustawa Prawo lotnicze nie normuje tej kwestii. Wydaje się, że wykluczyć trzeba odpowiedzialność takich podmiotów na zasadzie ryzyka, choć teoretycznie możliwe jest uznanie ich za „przedsiębiorstwa wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody” (art. 435 k.c.), skoro zapewnianie służb żeglugi powietrznej nie jest możliwe bez użycia energii elektrycznej oraz wielu urządzeń technicznych (radiostacje, łącza telekomunikacyjne, radary, systemy zobrazowania, itd.). Trzeba jednak mieć na uwadze fakt, że działalność taka nie jest źródłem szczególnego niebezpieczeństwa dla osób trzecich. Co więcej, to funkcjonowanie instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego ma właśnie celu zminimalizowanie ryzyka występującego we współczesnym ruchu lotniczym<sup>25</sup>. Dlatego odpowiedzialność instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego za ewentualne szkody powinna opierać się na zasadzie winy (art. 415, względnie art. 430 k.c.). W konsekwencji instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego to jeden z podmiotów mogących ponosić solidarną odpowiedzialność na zasadzie winy razem z eksploatującym statek powietrzny (art. 207 ust. 7 Pr. lot.). Aby instytucja zapewniająca służbę ruchu lotniczego odpowiadała wspólnie z osobą eksploatującą statek powietrzny za szkodę wyrządzoną wskutek ruchu statku powietrznego, poszkodowany winien wykazać następujące okoliczności. Istnienie obowiązku zapewnienia danej służby w okolicznościach konkretnego wypadku. Przykładowo służba kontroli ruchu lotniczego zapewniana jest wyłącznie dla lotów wykonywanych w przestrzeni powietrznej kontrolowanej, po uprzednim

---

<sup>23</sup> Szerzej zob. np. M.T. Markiewicz, *Zarządzanie ruchem lotniczym i służby żeglugi powietrznej w prawie Unii Europejskiej – wybrane zagadnienia*, internetowy „Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny” 2017, nr 2 (6).

<sup>24</sup> Ustawa z dnia 8.12.2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz.U. z 2021 r., poz. 260).

<sup>25</sup> Tak również M. Chatzipanagiotis, *Liability Aspects of Air Traffic Services Provision*, „Air and Space Law” 2007, nr 4–5, s. 334.

złożeniu planu lotu i otrzymaniu zezwolenia na wlot w tę przestrzeń. Ponadto, już z uwzględnieniem przepisów regulujących dany rodzaj służby, konieczne jest wykazanie zawinonego działania lub zaniechania, a także związku przyczynowego między tym działaniem lub zaniechaniem a szkodą. Dlatego też dla odpowiedzialności instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego (w szczególności służb kontroli ruchu lotniczego) zasadnicze znaczenie będzie miało ustalenie, czy doszło do naruszenia przepisów regulujących ich działalność<sup>26</sup>. Szczególnej uwagi wymaga przy tym zagadnienie odpowiedzialności za działania lub zaniechania służby kontroli ruchu lotniczego, a to ze względu na cel ustanowienia tej służby (zapobieganie kolizjom). Ogólnie można powiedzieć, iż każdorazowo należy ustalać, czy kontroler zachował należytą staranność w przekazaniu danych i poleceń niezbędnych dla bezpiecznego wykonania lotu<sup>27</sup>. Dokonanie tej oceny jest jednak o tyle trudne, gdyż wymaga równoczesnej oceny zachowania załogi statku powietrznego, na której w pierwszej kolejności spoczywa obowiązek zachowania bezpieczeństwa w trakcie lotu<sup>28</sup>. Niewątpliwie jednak odpowiedzialność służb kontroli ruchu lotniczego będzie większa w przypadku lotów wykonywanych według wskazań przyrządów, gdzie załoga statku powietrznego podejmuje decyzje na podstawie danych dostarczanych przez odpowiednie urzędnia i zezwoleń wydawanych przez kontrolera ruchu lotniczego. Współodpowiedzialność instytucji zapewniających służby kontroli ruchu lotniczego przyjmuje się najczęściej przy kolizjach statków powietrznych i zderzeniach statków powietrznych z powierzchnią ziemi, wynikłych z podania błędnych poleceń lub niedostatecznej uwagi służb kontroli ruchu lotniczego<sup>29</sup>. Przy okazji warto podkreślić, że w kontekście postępującej automatyzacji działalności służb ruchu lotniczego oparcie odpowiedzialności wyłącznie na zasadzie winy nie wydaje się adekwatną odpowiedzią na wyzwania XXI wieku<sup>30</sup>. Dlatego też postuluje się, aby w wypadku zautomatyzowanych systemów zarządzania ruchem lotniczym wprowadzić odmienne rozwiązania związane z wyrównaniem szkód. Dotyczy to w szczególności rozwijanych, wysoce zautomatyzowanych systemów zarządzania ruchem bezzałogowych statków powietrznych<sup>31</sup>.

---

<sup>26</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r., ustanawiające wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011, Dz. Urz. UE L 62 z 08.03.2017 r.

<sup>27</sup> Zgodnie z art. 122 Pr. lot. użytkownik polskiej przestrzeni powietrznej jest obowiązany do niezwłocznego wykonywania poleceń instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego oraz organów służb ruchu lotniczego.

<sup>28</sup> Szerzej zob. M. Chatzipanagiotis, *Liability Aspects of Air Traffic...*, op. cit.

<sup>29</sup> Zob. w szczególności orzeczenia sądów amerykańskich przywołane w *Shawcross and Beaumont Air law...*, op. cit., t. VI, s. 164.3 i n.

<sup>30</sup> Zob. G. Contissa, G. Sartor, *Liabilities and Automation in Aviation*, „Proceedings of the SESAR Innovation Days” 2012.

<sup>31</sup> Zob. A. Konert, M. Kotliński, *U-Space – Civil Liability For Damages Caused By Unmanned Aircraft*, „Transportation Research Procedia” 2020, vol. 51.

#### 4. ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA INFRASTRUKTURĘ I OPERACJE LOTNISKOWE

Odpowiedzialność podmiotu zarządzającego lotniskiem jest różna w zależności od tego, w jakim celu osoba poszkodowana korzysta z infrastruktury portu lotniczego. Dla potrzeb niniejszego opracowania wystarczy ograniczyć się do sytuacji, gdy wyrządzenie szkody wskutek ruchu statku powietrznego wiąże się jednocześnie z działalnością portu lotniczego. Najczęstszą sytuacją będzie oczywiście wypadek lotniczy, do którego dochodzi w trakcie operacji statku powietrznego wykonywanego w granicach lotniska, względnie w jego najbliższej okolicy. Za bezpieczną eksploatację lotniska, zgodnie z art. 80 Pr. lot., odpowiada zarządzający lotniskiem. Dlatego też w przypadku naruszenia przepisów dotyczących bezpiecznej eksploatacji lotniska, jeżeli naruszenie to miało wpływ na zaistnienie wypadku lotniczego, odpowiedzialność zarządzającego lotniska będzie opierała się na zasadach ogólnych, to jest za zawinione wyrządzenie szkody (art. 415 k.c. i art. 430 k.c.). Oczywiście szczegółowe wymagania techniczne oraz eksploatacyjne, jakie ciążyą na zarządzającym lotniskiem, są różne w zależności od rodzaju lotniska. W największym uproszczeniu, najwyższe wymagania stawia się lotniskom użytku publicznego, obsługującym ruch pasażerski<sup>32</sup>.

Należy się przy tym zgodzić z wyrażonym już poglądem, że brak jest podstaw do zastosowania art. 435 k.c. jako podstawy odpowiedzialności zarządzającego lotniskiem<sup>33</sup>. Mamy tu bowiem do czynienia z sytuacją analogiczną do odpowiedzialności instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej. Cała infrastruktura części lotniczej lotniska, w tym drogi startowe, ich oświetlenie czy systemy nawigacyjne, same w sobie nie stwarzają wzmożonego niebezpieczeństwa. Służą one zapewnieniu bezpieczeństwa operacji statków powietrznych.

#### 5. ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA DZIAŁANIA WŁADZY LOTNICZEJ

Możliwe jest także, że przyczyną wypadku będzie nieprawidłowe działanie po stronie nadzoru lotniczego, a więc władzy lotniczej.

W kwestii władzy krajowej (Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego), prawnej podstawy odpowiedzialności należy poszukiwać w przepisach normujących odpowiedzialność Skarbu Państwa za działania niezgodne z prawem (art. 417 zn. 1 i n. k.c.), przy uwzględnieniu krajowych i europejskich przepisów normujących zasady funkcjonowania nadzoru lotniczego. Zastosowanie w lotnictwie reguł odpowiedzialności władzy publicznej za działania lub zaniechania niezgodne z prawem rodzi jednak wiele pytań, wymagających pogłębionej analizy. Chociaż rola władzy lotniczej spro-

---

<sup>32</sup> Zob. art. 54 i 59a Pr. lot. oraz Rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, Dz. Urz. UE L 44 z 14.02.2014 r. z późn zm

<sup>33</sup> Zob. S. Kaczyńska, *Odpowiedzialność cywilna zarządzającego portem lotniczym z tytułu czynu niedozwolonego*, w: *Wybrane problemy prawne związane z funkcjonowaniem portu lotniczego*, red. K. Łuczak, Katowice 2015, s. 187–214.

wadza się do nadzorowania użytkowników statków powietrznych (i innych podmiotów), to jednak obowiązek przestrzegania przepisów prawa lotniczego obciąża przede wszystkim samych użytkowników. Dlatego też większość działań władzy lotniczej to „sprawdzanie i potwierdzanie”, czy dany użytkownik spełnia wymogi prawa lotniczego (na przykład wydanie certyfikatu lub licencji).

Należy też mieć na względzie, że działalność władzy lotniczej wykazuje czasami cechy zbliżone do działalności komercyjnej, skoro większość jej czynności jest odpłatna, choćby częściowo (opłaty lotnicze). Dlatego też w orzecznictwie sądów zagranicznych do odpowiedzialności władzy lotniczej coraz częściej stosuje się ogólne zasady odpowiedzialności odszkodowawczej<sup>34</sup>.

Wydaje się zatem, że z odpowiedzialnością władzy lotniczej możemy mieć do czynienia w następujących sytuacjach związanych z działalnością podmiotów lotniczych. Po pierwsze, gdy zostanie wykazane, że został wydany certyfikat pomimo braku spełnienia wszystkich wymagań. Po drugie, jeśli podczas wykonywania stałego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu zostaną stwierdzone niezgodności, a następnie – pomimo ich nieusunięcia przez posiadacza – władza lotnicza nie podejmie dalszych kroków wymaganych przepisami (ograniczenie, zawieszenie czy cofnięcie certyfikatu).

Należy także pamiętać, że część kompetencji krajowych władz lotniczych jest przekazywana Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). Dla oceny odpowiedzialności Agencji, działającej czasami w roli władzy lotniczej (wydanie certyfikatu typu bądź certyfikatu dla obcego przewoźnika lotniczego), za punkt wyjścia należy uczynić art. 97 ust. 3 Rozporządzenia UE 2018/1139. Zgodnie z tym przepisem w przypadku odpowiedzialności pozaumownej Agencja powinna naprawić zgodnie z zasadami ogólnymi wspólnymi dla praw państw członkowskich szkody wyrządzone przez jej służby lub jej pracowników przy wykonywaniu ich funkcji. Wspomniane rozporządzenie zastrzega także jurysdykcję Trybunału Sprawiedliwości UE jako sądu właściwego do orzekania w sporach związanych z odpowiedzialnością pozakontraktową za szkody wyrządzone przez EASA (art. 97 ust. 4).

## 6. ZAGADNIENIA WSPÓLNE

W tych sytuacjach, gdy podmioty lotnicze odpowiadają na zasadzie winy, powstaje pytanie, kiedy możemy uznać, że danemu podmiotowi bądź podległemu mu członkowi personelu można przypisać winę (art. 415 i 430 k.c.). Nie chodzi oczywiście o teoretyczne rozważania na temat winy w prawie cywilnym, lecz o wyjaśnienie kilku kwestii praktycznych.

O winie przy odpowiedzialności deliktowej mówimy wtedy, gdy danemu podmiotowi możemy postawić zarzut bezprawności w jego zachowaniu, oznaczający naruszenie szeroko rozumianego porządku prawnego. Ponadto ocena samego zachowania musi wypaść negatywnie, prowadząc do wniosku, że szkoda została wyrządzona umyślnie lub z braku należytej staranności (niedbalstwa bądź lekkomyślności).

---

<sup>34</sup> Zob. J. Korzeniowski, *Case Law Digest – Liability of Aviation Regulators: Are the Floodgates Opening?*, „Air and Space Law” 2000, nr 2, s. 87–89.



Na gruncie odpowiedzialności za wypadki lotnicze, w odniesieniu do pierwszego aspektu odpowiedzialności na zasadzie winy (obiektywnego), pojęcie bezprawności należy ujmować dość szeroko. Większość przepisów prawa lotniczego to normy o charakterze specjalistycznym, technicznym, stworzone w celu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu lotniczym. Przepisy te cechują się znacznym stopniem skomplikowania, uwzględniającym poziom rozwoju technicznego, pochodząc ponadto z różnych źródeł. Zawarte są one w aktach prawnych różnej rangi, choć najbardziej obszerne wymogi związane z żeglugą powietrzną ujmowane są w rozporządzeniach wykonawczych (tak krajowych, jak i unijnych). Co więcej, niektóre z reguł technicznych związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa lotniczego zawarte są w dokumentach wewnętrznych danego użytkownika, zatwierdzanych przez organy nadzoru lotniczego<sup>35</sup>. Ponieważ zachowanie procedur opisanych w danym dokumencie wewnętrznym użytkownika wynika wprost z przepisów prawa, naruszenie wymogów ustanowionych tymi dokumentami należy traktować jako wyczerpującą przesłankę bezprawności. Warunkiem przypisania odpowiedzialności na zasadzie winy jest oczywiście stwierdzenie, że zachowanie sprzeczne z przepisami czy procedurami lotniczymi pozostaje w związku przyczynowym z wypadkiem i wyrządzoną szkodą.

Przechodząc do drugiego aspektu odpowiedzialności na zasadzie winy (subiektywnego), wypada stwierdzić, że punktem odniesienia dla oceny zachowania się osoby eksploatującej (załogi) w danej sytuacji powinien być obiektywny wzorzec postępowania, uwzględniający należytą staranność wymagana w działalności lotniczej. Dlatego też sąd, kierując się opinią biegłego, powinien w pierwszej kolejności przyjąć hipotetyczny wzorzec postępowania osoby eksploatującej (załogi), uwzględniając jednak cel wykonywanej operacji, obiektywne warunki mające wpływ na zaistnienie wypadku (pogoda, sytuacja ruchowa, itp.), jak i poziom wyszkolenia i doświadczenia załogi. Dopiero do tak ustalonego wzorca pozostanie następnie odnieść okoliczności konkretnego wypadku.

## 7. PODSUMOWANIE

Przeprowadzona analiza możliwych podstaw odpowiedzialności prawnej za wypadek lotniczy podmiotów innych niż użytkownik statku powietrznego prowadzi do następujących wniosków. W zdecydowanej większości przypadków odpowiedzialność będzie miała charakter uzupełniający wobec odpowiedzialności użytkownika statku powietrznego lub będzie odpowiedzialnością wynikającą z roszczenia regresowego. Odpowiedzialność użytkownika (w tym przewoźnika) podlega bowiem szczególnemu reżimowi prawnemu, dość korzystnemu dla poszkodowanych. Nie można jednak wykluczyć sytuacji, w których to właśnie inne podmioty będą adresatem roszczeń odszkodowawczych od samego początku. Dotyczy to w szczególności wypadków, w których także użytkownik statku powietrznego uważa się za poszkodowanego na skutek działalności innych podmiotów.

---

<sup>35</sup> Np. instrukcja operacyjna dla użytkownika statku powietrznego, instrukcja użytkownika statku powietrznego w locie, program obsługi technicznej, instrukcja operacyjna lotniska.

Na plan pierwszy wysuwa się przy tym producent statku powietrznego (jego elementów), odpowiadający w reżimie odpowiedzialności za produkt niebezpieczny. W przypadku natomiast podmiotów odpowiadających na zasadzie winy, odpowiedzialność podmiotów zarządzających ciągłą zdatnością do lotu, organizacji obsługowych, zarządzających lotniskami czy instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej będzie związana zawsze z koniecznością wykazania zawinonego działania lub zaniechania, pozostającego w normalnym związku przyczynowym z zaistniałym wypadkiem lotniczym. To zaś będzie wymagało wiedzy specjalistycznej, choćby po to, aby ustalić te działania lub zaniechania w świetle przepisów technicznych regulujących szczegółowo daną działalność. W tym również wewnętrznych unormowań (instrukcji), wymaganych przepisami prawa lotniczego. Samo użycie w tym celu raportu końcowego z badania wypadku lotniczego byłoby bowiem dalece niewystarczające<sup>36</sup>.

## BIBLIOGRAFIA:

- David Mc Clean J. (red.), *Shawcross and Beaumont Air Law*, Warszawa 2016.
- Bradley Wendel W., *Technological Solutions to Human Error and How They Can Kill You: Understanding the Boeing 737 Max Products Liability Litigation*, „Journal of Air Law and Commerce” 2019, vol. 84, iss. 3, s. 379 i n.
- Chatzipanagiotis M., *Liability Aspects of Air Traffic Services Provision*, „Air and Space Law” 2007, nr 4–5.
- Contissa G., Sartor G., *Liabilities and automation in aviation*, „Proceedings of the SESAR Innovation Days” 2012.
- Correia V., *Certification Issues Revealed by the 737 Max Crisis: A Comparative Approach from a European Perspective*, „Air and Space Law” 2020, vol. 45 (3).
- Diederiks-Vershoor I., *An Introduction to Air Law*, wyd. 8, 2006., Kluwer Law International.
- Kaczyńska S., *Odpowiedzialność cywilna zarządzającego portem lotniczym z tytułu czynu niedozwolonego*, w: *Wybrane problemy prawne związane z funkcjonowaniem portu lotniczego*, red. K. Łuczak, Katowice 2015.
- Kasprzyk P., *Postępowanie w sprawie wypadku lotniczego a postępowanie cywilne*, „Przegląd Sądowy” 2009, nr 4.
- Konert A., *Aviation Accidents Involving Boeing 737 MAX: Legal Consequences*, „Ius Novum” 2019, nr 3.
- Konert A., *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*, Warszawa 2010.
- Konert A., *Odpowiedzialność producenta systemów antykolizyjnych za szkody spowodowane przez wypadek lotniczy nad Uberlingen*, „Ius Novum” 2015, nr 3.
- Konert A., *Odpowiedzialność za szkodę na ziemi wyrządzoną ruchem statku powietrznego*, Warszawa 2014.
- Konert A., *Ubezpieczenia lotnicze*, Warszawa 2014.
- Konert A., Kotliński M., *U-Space – Civil Liability for damages caused by Unmanned Aircraft*, „Transportation Research Procedia” 2020, vol. 51.

---

<sup>36</sup> Szerzej zob. P. Kasprzyk, *Postępowanie w sprawie wypadku lotniczego a postępowanie cywilne*, „Przegląd Sądowy” 2009, nr 4.

Rembieniński A., Olszewski M., *Niektóre zagadnienia odpowiedzialności cywilnej za wypadki lotnicze*, „Nowe Prawo” 1964, nr 7–8.

Markiewicz M.T., *Zarządzanie ruchem lotniczym i służby żeglugi powietrznej w prawie Unii Europejskiej – wybrane zagadnienia*, internetowy „Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny” 2017, nr 2 (6).

Żylicz M., *Prawo lotnicze*, Warszawa 2011.

## ODPOWIEDZIALNOŚĆ CYWILNA ZA WYPADKI LOTNICZE PODMIOTÓW INNYCH NIŻ UŻYTKOWNIK STATKU POWIETRZNEGO

### Streszczenie

Odpowiedzialność za szkody wyrządzone wskutek wypadku lotniczego to przede wszystkim odpowiedzialność przewoźnika lotniczego za szkody wyrządzone pasażerom oraz odpowiedzialność użytkownika statku powietrznego za szkody wyrządzone osobom trzecim. Możliwe jest jednak również przypisanie odpowiedzialności innym podmiotom, takim jak producent statku powietrznego, organizacja obsługowa, zarządzający lotniskiem, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego czy nawet nadzór lotniczy. Artykuł analizuje możliwe podstawy odpowiedzialności tych podmiotów. Poza jego zakresem pozostaje odpowiedzialność cywilna personelu lotniczego.

Słowa kluczowe: odpowiedzialność cywilna, wypadki lotnicze

## CIVIL LIABILITY OF ENTITIES OTHER THAN AIRCRAFT USERS FOR AVIATION ACCIDENTS

### Summary

Liability for damage caused as a result of an aviation accident means first of all liability of an air carrier for damage done to passengers and liability of an aircraft user for damage done to third persons. However, it is also possible to impute liability to other entities, such as an aircraft manufacturer, a service institution, an entity managing an aerodrome, an institution providing air traffic services, or even aviation supervision authorities. The article analyses potential grounds for those entities' liability. Liability of aviation personnel is not covered in the article.

Keywords: civil liability, aviation accidents

Cytuj jako: Kasprzyk P., *Odpowiedzialność cywilna za wypadki lotnicze podmiotów innych niż użytkownik statku powietrznego*, „Ius Novum” 2022 (16) nr 2, s. 94–107. DOI: 10.26399/iusnovum.v16.2.2022.15/p.kasprzyk

Cite as: Kasprzyk P. (2022) 'Civil liability of entities other than aircraft operators for aviation accidents', *Ius Novum* (Vol. 16) 2, 94–107. DOI: 10.26399/iusnovum.v16.2.2022.15/p.kasprzyk