

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SZKODĘ NA ZIEMI WYRZĄDZONĄ RUCHEM STATKU POWIETRZNEGO

Anna Konert

MONOGRAFIE LEX



LEX

a Wolters Kluwer business

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SZKODĘ NA ZIEMI WYRZĄDZONĄ RUCHEM STATKU POWIETRZNEGO

Anna Konert



LEX

a Wolters Kluwer business

Warszawa 2014

Projekt został sfinansowany ze środków Narodowego Centrum Nauki

Stan prawny na 1 stycznia 2014 r.

Recenzent

Dr hab. Adam Olejniczak

Wydawca

Magdalena Stojek-Siwińska

Redaktor prowadzący

Ewa Fonkowicz

Opracowanie redakcyjne

Bartosz Stanisławski

Łamanie

JustLuk Łukasz Drzewiecki, Justyna Szumieł, Stanisław Drzewiecki

Układ typograficzny

Marta Baranowska

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



SZANUJMY PRAWO I WŁASNOŚĆ
Więcej na www.legalnakultura.pl
POLSKA IZBA KSIĄŻKI

© Copyright by Wolters Kluwer SA, 2014

ISBN 978-83-264-3204-0

ISSN 1897-4392

Wydane przez:

Wolters Kluwer SA

Dział Praw Autorskich

01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 33

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

e-mail: ksiazki@wolterskluwer.pl

www.wolterskluwer.pl

księgarnia internetowa www.profinfo.pl

Spis treści

Wykaz skrótów / 11

Wstęp / 15

CZĘŚĆ I

ODPOWIEDZIALNOŚĆ OSOBY EKSPLOATUJĄCEJ STATEK POWIETRZNY Z TYTUŁU TZW. RYZYKA OGÓLNEGO

Rozdział 1

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

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

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

Rozdział 2

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

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

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

Podsumowanie części I / 155

CZĘŚĆ II

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SZKODĘ WYRĄDZONĄ OSOBOM TRZECIM TZW. AKTAMI BEZPRAWNEJ INGERENCJI

Rozdział 1

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

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

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

Rozdział 2

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

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

Rozdział 3

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

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

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

Podsumowanie części II / 350

Zakończenie / **357**

Bibliografia / **361**

Wykaz skrótów

Akty prawne

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

Czasopisma

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

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

Inne

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

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

Wstęp

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

(Leonardo da Vinci)

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

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

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

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

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

zwierzchnictwa państw w ich przestrzeni powietrznej³. W tym celu odbyły się w 1910 r. dwa spotkania: Międzynarodowy Kongres Prawniczy w Weronie oraz pierwsza międzynarodowa konferencja dyplomatyczna w Paryżu, zwołana przez Francję, które nie przyniosły jednak żadnych większych rezultatów, choć materiały zostały wykorzystane podczas dalszych prac nad tworzeniem międzynarodowego prawa lotniczego⁴. Do rozwoju tego prawa przyczyniły się także: Instytut Prawa Międzynarodowego (od 1900 r.), Stowarzyszenie Prawa Międzynarodowego (1912 r.) oraz Międzynarodowy Komitet Prawniczy Lotnictwa (1909 r.)⁵. Pierwszymi pracami z zakresu prawa lotniczego były: rozprawa J.J. Rousseau, *Le Nouveau Dédale* z 1972 r. oraz studium P. Fauchille'a, *La circulation aerienne et le droits des Etats en temps de paix* z 1910 r.⁶

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

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

³ T. Uszyński, *Polskie prawo lotnicze z komentarzem*, Warszawa 1966, s. 13.

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

⁵ T. Uszyński, *Polskie...*, s. 13.

⁶ *Ibidem*, s. 14–15.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Część I

Odpowiedzialność osoby eksploatującej statek powietrzny z tytułu tzw. ryzyka ogólnego

Rozdział 1

Odpowiedzialność osoby eksploatującej statek powietrzny z tytułu tzw. ryzyka ogólnego w prawie międzynarodowym

1.1. Historia tworzenia systemu rzymskiego

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

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

niczego². Po I wojnie światowej rozbieżności przepisów prawa krajowego, obowiązującego w poszczególnych państwach, skłoniły wiele organizacji międzynarodowych do lobbowania na rzecz unifikacji i harmonizacji zasad dotyczących odpowiedzialności za szkody spowodowane w „ruchu lotniczym”. W związku z tym, 27 października 1925 r. w Paryżu odbyła się Pierwsza Konferencja Dyplomatyczna Prawa Prywatnego Lotniczego, której organizatorem była Międzynarodowa Komisja Żeglugi Powietrznej (CINA – Commission Internationale de la Navigation Aérienne). Podczas konferencji nie rozważano w ogóle możliwości, by kwestie prywatno-prawne dotyczące prawa lotniczego regulowane były przez ujednolicone ustawodawstwa krajowe. Zamiast tego, po identyfikacji wielu obszarów nieuregulowanych istniejącymi porozumieniami międzynarodowymi, postanowiono stworzyć komitet ekspertów, który miałby opracować odpowiednie konwencje wielostronne, regulujące kwestie zawarte w zidentyfikowanych obszarach³. W ten sposób został powołany do życia Międzynarodowy Komitet Techniczny Ekspertów Prawnych Lotniczych (CITEJA – Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens). Pierwsze spotkanie CITEJA odbyło się w Paryżu 17 maja 1926 r. Komitet odegrał ogromną rolę w rozwoju międzynarodowego prawa lotniczego. W jego skład wchodził wybitni prawnicy, reprezentujący wszystkie główne kierunki systemów prawnych⁴. Komitet, którego zadaniem było zbadanie różnych dziedzin prawa lotniczego prywatnego, podzielił tę problematykę między cztery komisje⁵. Problematyka odpowiedzialności za szkody spowodowane przez statki powietrzne na ziemi została przydzielona tzw. Trzeciej Komisji i została podzielona na trzy główne obszary badań:

- 1) odpowiedzialność wobec osób trzecich za szkody spowodowane podczas startu i lądowania;
- 2) ograniczenie odpowiedzialności (kwotowe limity odszkodowawcze) oraz
- 3) ubezpieczenia⁶.

² Zob. A. Konert, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*, Warszawa 2010, s. 15.

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

⁴ Polskimi delegatami byli: prof. A. Górski, prof. L. Babiński oraz prof. C. Berezowski.

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

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

W latach 1927–1933 r. Trzecia Komisja pracowała nad analizą istniejących krajowych reżimów prawnych w tym zakresie, w celu znalezienia konsensusu w sprawie stworzenia nowego instrumentu międzynarodowego, którym miała być konwencja międzynarodowa znana jako konwencja rzymska z 1933 r.⁷ Prace Trzeciej Komisji przedłużały się ze względu na rozbieżności pomiędzy interesami poszczególnych państw. Dopiero na piątej sesji, w 1930 r. w Budapeszcie, udało się dojść do porozumienia co do zasady odpowiedzialności⁸. Niemniej jednak wprowadzenie tej zasady uzależniono od uregulowania kwestii ubezpieczenia, które gwarantowałyby osobom trzecim uzyskanie należnego świadczenia. Kwestia ta wywołała wiele dyskusji, których owocem stały się cztery nowe artykuły dotyczące kwestii ubezpieczenia, przyjęte na siódmej sesji CITEJA w 1932 r. w Sztokholmie⁹. W dniu 29 maja 1933 r. w Rzymie na Trzeciej Konferencji Dyplomatycznej Prawa Prywatnego Lotniczego, w której uczestniczyło 38 delegatów z 21 państw¹⁰, została uchwalona konwencja w sprawie ujednostajnienia niektórych prawideł dotyczących szkód wyrządzonych na powierzchni ziemi osobom trzecim przez statki powietrzne (konwencja rzymska z 1933 r.)¹¹.

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

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

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

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

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

1.2. System rzymski – ogólna charakterystyka

1.2.1. Konwencja rzymska z 1933 r.

Konwencja rzymska z 1933 r. ma zastosowanie do szkód, które zostały spowodowane przez statek powietrzny w locie (ang. *in flight*, fr. *en vol*) wobec osób lub majątku znajdujących się na ziemi. Konwencja dotyczy zarówno szkód wyrządzonych przez jakiekolwiek ciało spadające ze statku powietrznego (nawet zrzut z konieczności), jak również szkód wyrządzonych przez osoby przebywające na pokładzie statku, z wyjątkiem czynu popełnionego rozmyślnie przez osoby niebędące członkami załóg i niezajmujące się eksploatacją, o ile osoby eksploatujące statek powietrzny lub osoby za nie działające nie mogły zapobiec popełnieniu tego czynu¹².

Zgodnie z art. 2 konwencji rzymskiej, statek powietrzny jest „w locie” od początku manewrów startowych do zakończenia manewrów lądowania (*de début des opérations de départ jusqu'à la fin des opérations d'arrivée*). Nie zostało natomiast zdefiniowane pojęcie „początek manewrów startowych”. Czy oznacza to czynności związane z wsiadaniem do samolotu (*embarking*), uruchomienie silników, kołowanie czy może rzeczywisty start (*take-off*)? Nie jest również jasne, co oznacza pojęcie „zakończenie manewrów lądowania”. Czy powinniśmy przez to rozumieć przyziemienie samolotu (*touch-down*), zatrzymanie samolotu po kołowaniu, wyłączenie silników czy też zakończenie czynności związanych z wysiadaniem (*disembarking*)? Literalne brzmienie przepisu sugeruje, iż chodzi jedynie o czynności związane *stricte* ze startem i z lądowaniem, zatem statek nie jest „w locie”, gdy używa się go w celach niezwiązanych z wykonaniem lotu, ani też gdy jest w trakcie kołowania po płycie lotniska.

Konwencja ma zastosowanie we wszystkich przypadkach, gdy szkoda jest spowodowana w granicach terytorium danego państwa strony konwencji przez statek powietrzny zarejestrowany w innym państwie będącym stroną konwencji (art. 20). Szkody wyrządzone przez statki powietrzne zaliczane do lotnictwa państwowego wyłączone były spod zakresu stosowania konwencji (art. 21). Nie ma

¹² D. Goedhuis, *Observation sur le régime de la Convention de Rome du 29 mai 1933*, *Revue de Droit International et de Législation Comparée* 1935, s. 574 i n.; D.N. Stanesco, *La responsabilité dans la navigation aérienne...*, s. 10 i n.; P. Chauveau, *Droit Aérien*, Libraires Techniques 1951, s. 276.

ona również zastosowania do szkód, których kompensacja wynika z umowy przewozu lub umowy o pracę zawartej między osobą poszkodowaną a osobą, która staje się odpowiedzialna na warunkach określonych w konwencji (art. 22). Według przepisów konwencji osobą odpowiedzialną za szkody spowodowane osobom trzecim przez statek powietrzny jest osoba, która eksploatuje statek powietrzny. Odpowiedzialność tej osoby może być zmniejszona lub uchylona tylko w przypadku, gdy wina poszkodowanego spowodowała szkodę lub przyczyniła się do jej powstania (art. 3). Osobą eksploatującą statek powietrzny jest każdy, kto rozporządza statkiem powietrznym i używa go na swój własny rachunek. Konwencja zawiera również pewne ułatwienie identyfikacji osoby odpowiedzialnej, mianowicie jeśli osoba eksploatująca nie jest ujawniona w rejestrze statków powietrznych, za osobę eksploatującą należy uważać właściciela wpisanego do tego rejestru, aż do przeprowadzenia dowodu przeciwnego (art. 4).

Obowiązek naprawienia szkody powstaje „poprzez udowodnienie, że szkoda istnieje i że spowodowana została przez statek powietrzny” (art. 2), co oznacza, że jest to odpowiedzialność obiektywna (tzw. *strict liability*), niezależna od winy osoby eksploatującej statek powietrzny. Konwencja wymaga istnienia związku pomiędzy szkodą a danym rejssem. Jednocześnie nie wyjaśnia, o jaki związek chodzi. Wydaje się zatem, iż kwestia ta ma być interpretowana według prawa krajowego.

Ustalenie zasady odpowiedzialności stanowiło jeden z podstawowych problemów podczas konferencji. Najbardziej widoczne były dwa spory: pomiędzy zwolennikami wprowadzenia odpowiedzialności obiektywnej niezależnej od winy a zwolennikami zasady winy domniemanej oraz pomiędzy zwolennikami wprowadzenia nieograniczonej odpowiedzialności eksploatującego statek powietrzny a zwolennikami ustanowienia kwotowych limitów odszkodowawczych¹³.

Pierwsze sprawy dotyczące szkód na ziemi dotyczyły wypadków z udziałem balonów. W jednej z pierwszych tego typu spraw, *Guille v. Swan*¹⁴, Guille wzniósł się w balonie w sąsiedztwie ogrodu Swana i schodząc do swego ogrodu zawisł w niebezpiecznej pozycji w ogrodzie Swana, wołając o pomoc. Ponad 200 osób włamało się do ogrodu Swana przez płoty, wyrządzając szkody w warzywach i kwiatkach. Całkowita szkoda powoda wynosiła 90 USD. Sąd orzekł, iż Guille

¹³ ICAO Doc 106 – CD.

¹⁴ *Guille v. Swan*, 19 John 381 (NY Sup. 1822).

staje się odpowiedzialny za wszelkie szkody niezależnie od jego winy (*strictly liable*)¹⁵.

W szkockiej sprawie *Scotts Trs. v. Moss*¹⁶ chodziło o zorganizowany dla profesora Baldwina lot balonem przez Atlantyk pod hasłem *World renowned scientific aeronaut*. Według zapewnień organizatora, profesor miał skoczyć ze spadochronem na teren organizatora, jednakże nie udało mu się i wylądował na polu rzepowym powoda. Zarówno ogrodzenia, jak i rzepa zostały podeptane przez tłum pędzący zobaczyć widowisko. Sąd Najwyższy w Szkocji (*Court of Session, Cùirt an t-Seisein*) stwierdził, iż pozwanego można jedynie sądzić na zasadzie winy, odrzucając jednocześnie przyjęte w *Guille v. Swan* rozwiązanie. Możliwość przewidzenia skutków czynów była tu według sądu najważniejsza. Powód mógłby uzyskać odszkodowanie jedynie pod warunkiem, że działanie tłumu było „naturalną i prawdopodobną konsekwencją” działalności pozwanego. Wobec tego każda osoba z tłumu odpowiadała indywidualnie za swoje czyny¹⁷.

¹⁵ „I will not say that ascending in a balloon is an unlawful act, for it is not so; but it is certain that the aeronaut has no control over its motion horizontally; he is at the sport of the winds, and is to descend when and how he can; his reaching the earth is a matter of hazard. He did descend on the premises of the plaintiff below, at a short distance from the place where he ascended. Now, if his descent, under such circumstances, would, ordinarily and naturally, draw a crowd of people about him, either from curiosity, or for the purpose of rescuing him from a perilous situation; all this he ought to have foreseen, and must be responsible for. Whether the crowd heard him call for help or not, is immaterial; he had put himself in a situation to invite help, and they rushed forward, impelled, perhaps, by the double motive of rendering aid, and gratifying a curiosity which he had excited. (...) we must consider the situation in which he placed himself, voluntarily and designedly, as equivalent to a direct request to the crowd to follow him” – *Guille v. Swan*, 19 John 381 (NY Sup. 1822). Zob. E. Reid, *Liability for Dangerous Activities: A Comparative Analysis*, *The International and Comparative Law Quarterly* 1999, vol. 48, no 4, s. 731 i n.; A. Brophy, *The Aeronaut in the Garden: A New (Old) Case on Foreseeability*, July 20, 2009, zob. <http://www.thefacultylo.unge.org/2009/07/the-aeronaut-in-the-garden-a-new-old-case-on-foreseeability.html> [dostęp: 2.09.2013]; P.A. Peterson, *Liability for Ground Damage from Crashes or Forced Landings of Aircraft*, *California Law Review* 1955, vol. 43, issue 2, s. 309; R. Kingsley, S.E. Gates, *Liability to Persons and Property on the Ground*, *Journal of Air Law* 1933, vol. 4, s. 520; M. Milde, *Liability for damages caused by aircraft on the surface – past and current efforts to unify the law*, *ZLW* 57, Jg. 4/2008, s. 532; L.S. Kreindler, *Aviation Accident Law*, M. Bender 2005, s. 6.

¹⁶ *Scott's Trustees v. Moss* (1889), 17 Ct. of Sess. C. 4th S. 32.

¹⁷ Zob. też S. Pollock, *The Law of Torts: A Treatise on the Principles of Obligations arising from Civil Wrongs in the Common Law*, London 1895; E. Reid, *Liability for Dangerous Activities...*, s. 731 i n.

W dwóch prawie identycznych sprawach sądy przyjęły całkiem inne rozwiązania. Pokazuje to jak niebywale trudno było ustalić zasadę odpowiedzialności za szkody spowodowane przez statki powietrzne na ziemi¹⁸. Problem ten był żywo dyskutowany przez delegacje poszczególnych państw podczas konferencji dyplomatycznej w Rzymie. W tym kontekście doskonały przegląd porównawczy został opracowany przez A. Kaftala¹⁹, który wziął pod uwagę lotnicze przepisy krajowe następujących państw: Austrii, Bułgarii, Chile, Czechosłowacji, Danii, Finlandii, Francji, Jugosławii, Meksyku, Niemiec, Norwegii, Polski, Salwadoru, Syjamu, Szwecji, Szwajcarii, USA (17 stanów), Węgier, Wielkiej Brytanii, Włoch²⁰ oraz ZSRR. Po porównaniu regulacji prawnych obowiązujących w tych 21 państwach stało się oczywiste, iż w większości z nich odpowiedzialność eksploatujących statki powietrzne była obiektywna, a jedyną przesłanką egzoneracyjną było udowodnienie niedbalstwa poszkodowanego. Jedynie w Austrii, Czechosłowacji, Meksyku, Polsce i Wielkiej Brytanii odpowiedzialność oparta była na zasadzie winy domniemanej²¹.

Ostatecznie zostało ustalone, iż odpowiedzialność eksploatującego statek powietrzny jest odpowiedzialnością obiektywną, za czym ma przemawiać szereg argumentów²². Po pierwsze, osoby trzecie są (zwykle) całkowicie niezwiązane z działalnością lotniczą, a pomimo to mogą je dotknąć konsekwencje tej działalności. Ich sytuacja jest więc szczególna. Po drugie, jeśli ktoś czerpie korzyści z prowadzonej przez

¹⁸ Bogate orzecznictwo wykazujące różnorodność rozwiązań – zob. R. Kingsley, S.E. Gates, *Liability to Persons and Property...*, s. 517 i n.

¹⁹ A. Kaftal, *The problem of liability for damages caused by aircraft on the surface*, *The Journal of Air Law* 1934, vol. 5, s. 179 i n.

²⁰ Włoska ustawa przewidywała właściwie trzy zasady odpowiedzialności: 1) odpowiedzialność obiektywną za szkody spowodowane przez przedmioty wyrzucone z samolotu; 2) domniemanie winy w przypadku przedmiotów spadających z samolotu; 3) *droit commun* za szkody spowodowane podczas startu, lądowania, a także na skutek upadku samego samolotu. *Ibidem*, s. 230.

²¹ *Ibidem*. Zob. też R. Kingsley, S.E. Gates, *Liability to Persons and Property...*, s. 517.

²² F.N. Videla Escalada, *Aeronautical Law*, Brill 1979, s. 600–601; raport M. Ambrosiniego w J. Ide, *The History and Accomplishments...*, s. 38; R. Kingsley, S.E. Gates, *Liability to Persons and Property...*, s. 522–523; S.E. Baldwin, *Liability for Accidents in Aerial Navigation*, *Michigan Law Review* 1910, vol. 9, s. 22; C. Zollman, *Law of the Air*, *Marquette Law Review* 1927, vol. 12, s. 71; P. Newman, *Damage Liability in Aircraft Cases*, 29 *Columbia Law Review* 1929, s. 1039 i n.; S. Rajkhan, *The General Principles...*, s. 117–118; M.G. Sarmiento Garcia, *La reposnabilidad por daños causados a terceros por aeronaves en el Convenio de Montreal 2009*, XXXIV *Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y Espacial*, Milano 2010, s. 48.

siebie działalności, musi liczyć się także ze związanymi z nią negatywnymi konsekwencjami. Po trzecie, osoby trzecie narażone są na ryzyko powstania szkody, mimo że ich zachowanie jest nienaganne. Czwarty argument kładzie nacisk na wzmożone niebezpieczeństwo związane z wykonywaniem działalności lotniczej, czyli stwarzane przez postęp techniczny, czego konsekwencji nie powinny ponosić przypadkowe ofiary. Po piąte, udowodnienie przez poszkodowanego winy osoby eksploatującej lub osób za nią działających w większości przypadków jest często wręcz niemożliwe. Niejednokrotnie może w tym pomóc raport końcowy przygotowany przez komisję badającą zdarzenia lotnicze²³, jednak przyczyny wielu wypadków lotniczych pozostają niewyjaśnione do dziś. Wreszcie wskazuje się na nierówność pozycji obu stron. M. Ambrosini stwierdził, iż jest to sytuacja wyjątkowa i nie da się jej porównać do jakiegokolwiek innego rodzaju transportu, gdyż z uwagi na fakt, iż jest on podejmowany w powietrzu, wszyscy na ziemi nagle stają się zagrożeni²⁴. International Air Transport Association (IATA) z kolei wskazuje na konieczność istnienia odpowiedniej równowagi stron w celu znalezienia sprawiedliwego rozwiązania²⁵. Wszystkie powyższe argumenty, z wyjątkiem argumentu dotyczącego wzmożonego niebezpieczeństwa związanego z działalnością lotniczą²⁶, pozostają aktualne.

²³ W Polsce przy ministrze właściwym ds. transportu działa Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, do zadań której należy badanie wypadków i poważnych incydentów lotniczych w celu ustalenia ich okoliczności i przyczyn oraz przedsięwzięcia – na podstawie wyników tych badań – odpowiednich środków dla zapobiegania wypadkom w przyszłości (<http://www.transport.gov.pl/2-4821a237de95c.htm> [dostęp: 2.09.2013]).

²⁴ Raport M. Ambrosiniego w J. Ide, *The History and Accomplishments...*, s. 38.

²⁵ F.N. Videla Escalada, *Aeronautical Law...*, s. 601.

²⁶ Obecnie transport lotniczy jest najbezpieczniejszym środkiem przemieszczania się. Ryzyko uczestniczenia w wypadku lotniczym wynosi 1 na 11 milionów, podczas gdy w wypadku drogowym 1 na 5000. Statystycznie większe ryzyko wypadku istnieje, gdy prowadzimy samochód jadąc na lotnisko, niż podczas pobytu na pokładzie samolotu. Ale nawet ówczesznie dostępne były statystyki wskazujące na małą liczbę wypadków lotniczych. Przykładowo od czerwca do grudnia 1932 r. przypadał tylko jeden wypadek lotniczy na każde 547 178 mil w lotnictwie komercyjnym (*Air Commercial Bulletin*, 1st March 1933, s. 418, cyt. w R. Kingsley, S.E. Gates, *Liability to Persons and Property...*, s. 523). Ponadto w trakcie konferencji dyplomatycznej w Rzymie w 1952 r. wskazywano na niewielką liczbę wypadków z udziałem osób trzecich: 50–100 wypadków rocznie, z czego tylko w ok. 10–20 przypadkach uczestniczyły w nich zagraniczne statki powietrzne. Zob. ICAO Doc 7379-LC/34, Vol. II (Documents), s. 194.

Odpowiedzialność wprowadzona konwencją nie jest jednak odpowiedzialnością absolutną, gdyż akt ten przewidywał dwie okoliczności egzoneracyjne:

- 1) po pierwsze, dopuszczano możliwość zwolnienia z odpowiedzialności (lub zmniejszenia odszkodowania) w przypadku, gdy wina poszkodowanego spowodowała szkodę lub przyczyniła się do jej powstania (art. 3);
- 2) po drugie, istniała możliwość uwolnienia się od odpowiedzialności w sytuacji, gdy szkoda wynikła z czynu popełnionego rozmyślnie przez osobę niebędącą członkiem załogi, o ile osoba eksploatująca statek powietrzny lub osoby za nią działające nie mogły zapobiec popełnieniu czynu (art. 2 ust. 2b).

Podobnie jak w przypadku reżimu odpowiedzialności wobec pasażerów (system warszawski), konwencja rzymska z 1933 r. wprowadziła górne granice odszkodowania, jakie mogło być zasądzone od osoby eksploatującej statek powietrzny. Tak zwane kwotowe limity odpowiedzialności stanowią odstępstwo od zasady pełnego naprawienia szkody²⁷. W czasach tworzenia konwencji rzymskiej z 1933 r. ustawodawstwa poszczególnych państw przewidywały system oparty na nieograniczonej odpowiedzialności, z wyjątkiem prawa niemieckiego²⁸. Ponadto w większości przypadków przepisy te nie przewidywały gwarancji w formie ubezpieczenia lub kaucji. Wobec tego Trzecia Komisja postępowała zgodnie z wytycznymi większości państw i nie zdecydowała się na wprowadzenie ograniczonej odpowiedzialności, by ich nie odstraszyć²⁹. Pomysł ograniczenia odpowiedzialności został jednak poparty uchwałami Międzynarodowej Izby Handlowej (ICC) i Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych (IATA) i przegłosowany (12 głosów za wobec 7 głosów przeciw) podczas czwartej sesji CITEJA w 1928 r.³⁰

Jako kryterium służące ustaleniu granic odszkodowania przyjęto wagę samolotu. Zgodnie z art. 8, osoba eksploatująca odpowiedzialna była za każdy wypadek do wysokości sumy ustalonej w stosunku

²⁷ Analiza dotycząca argumentów za wprowadzeniem kwotowych limitów odszkodowawczych w systemie warszawsko-montrealskim pozostaje aktualna na tle systemu rzymskiego. Zob. A. Konert, *Odpowiedzialność...*, s. 250 i n. Zob. też F.N. Videla Escalada, *Aeronautical Law...*, s. 604–606.

²⁸ A. Kaftal, *The problem of liability...*, s. 179 i n.

²⁹ A. Mauritz, *Liability of the operators...*, s. 63.

³⁰ *Ibidem*.

250 franków francuskich od każdego kilograma statku powietrznego, przy czym granica odpowiedzialności nie mogła być niższa od 600 000 franków ani wyższa od 2 mln franków³¹. Postanowiono ponadto, że dwie trzecie kwoty przeznaczone były na wynagrodzenie szkód na osobie, a jedna trzecia na pokrycie szkód w mieniu. Roszczenia z tytułu szkód w postaci śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia nie mogły przekroczyć 200 000 franków na osobę poszkodowaną³². Odszkodowanie miało być proporcjonalnie zmniejszone, jeśli łączny limit nie był wystarczający do pokrycia wszystkich roszczeń w całości.

Szkoda poniesiona przez osobę trzecią mogła być jednak całkowicie wyrównana przez przyznane odszkodowanie (tzw. powrót do zasady pełnego odszkodowania) w dwóch sytuacjach:

- 1) gdy poszkodowany wykazał, że szkoda wynikła na skutek „ciężkiej winy” (*faute lourde*) lub „złego zamiaru” (*dol*) osoby eksploatującej statek powietrzny lub osób za nią działających (art. 14 lit. a);
- 2) braku ważnego zabezpieczenia odpowiedzialności, wymaganego przepisami konwencji (art. 14 lit. b).

Pierwsza przesłanka dotyczy sytuacji udowodnienia tzw. *faute lourde* lub *dol*. Ponieważ konwencja została sporządzona w jednym oryginalnym brzmieniu, w języku francuskim, należało dokonać interpretacji tychże pojęć francuskich. Podobne rozwiązanie zostało przyjęte w konwencji warszawskiej z 1929 r. Przesłanka ta wywołała najwięcej problemów i stanowiła główny temat dyskusji podczas konferencji warszawskiej. Brak było jednomyślności co do ustalenia pojęcia winy, przy jednoczesnym zaakceptowaniu danej formuły we wszystkich państwach, których systemy prawne znacznie różniły się między sobą zarówno w przedmiocie samego pojęcia winy, jak i jej stopni³³. Artykuł 24 ust. 2 projektu CITEJA przewidywał, iż nieograniczona odpowiedzialność przewoźnika powinna być rezultatem „bezprawnego czynu umyślnego” (*act illicite intentionnel*)³⁴. Delegacja Niemiec zaproponowała, żeby pojęcie to utożsamić z rażącym niedbalstwem (*faute lourde*)³⁵.

³¹ Według art. 19 frank francuski oznacza jednostkę pieniężną odpowiadającą wartości jednostki monetarnej o zawartości 65,5 mg złota dziewięćsetnej próby (tzw. *Frank Poincaré*).

³² Art. 8. Zob. też A. Tobolewski, *Monetary limitations of liability in air law: legal, economic and socio-political aspects*, De Daro 1986, s. 38–39.

³³ A. Konert, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 267.

³⁴ *II Conference Internationale de Droit Privé*, s. 40.

³⁵ „Il est entendu que pour l'application de l'alinéa 2 de l'article 24, la *faute lourde* est assimilée aux actes intentionnels”, *ibidem*.

Zauważono jednak, iż w systemie *common law* nie ma odpowiedników *act illicite intentionnel* i *faute lourde*. Delegat brytyjski A. Dennis (Treasury Solicitor) wskazał jednocześnie na znane temu prawu pojęcie *wilful misconduct*, które „w zasadzie pokrywać się będzie z tym, co usiłuje się w konwencji powiedzieć pod obu powyższymi określeniami łącznie”³⁶. W związku z tym rozpoczęto debatę nad stworzeniem nowej definicji. Ostatecznie zaakceptowano wprowadzenie zdania, iż przewoźnik ponosi odpowiedzialność nieograniczoną, „jeżeli szkoda wynikła z jego złego zamiaru (winy umyślnej) lub z winy, która według prawa sądu orzekającego uważana jest za równoznaczną złemu zamiarowi” („si le dommage provient de son dol ou d’une faute qui, d’après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol”). Jednocześnie delegat Dennis zaznaczył: „chciałbym by było zanotowane w protokole, że z przedstawionych wyjaśnień wynika, iż odpowiednikiem tego zwrotu w języku angielskim jest wyrażenie *wilful misconduct*, które jest dobrze znane i zdefiniowane w naszym prawie”³⁷. W oficjalnym angielskim tłumaczeniu konwencji znalazł się zatem zwrot: „If the damage is caused by his wilful misconduct or by such fault on his part as, in accordance with the law of the court seized of the case, is considered to be equivalent to wilful misconduct”.

W intencji twórców konwencji chodziło zatem o przyjęcie koncepcji winy umyślnej i rażącego niedbalstwa w ujęciu systemu prawa kontynentalnego i uczynienie tego „w sposób umożliwiający jej przełożenie na język angielski”³⁸.

Konwencja rzymska używa słów *dol* oraz *faute lourde*. Nie powinno budzić wątpliwości, iż chodzi tu o winę umyślną (*dol*) lub rażące niedbalstwo (*faute lourde*) w systemach prawa kontynentalnego. W sprawie *Broche-Hennesy v. Air France* sąd stwierdził, „iż *faute lourde* nie ogranicza się (...) ani do *clupa in concreto*, ani do winy zawodowej (*faute professionnelle*), ani do wykroczenia karnego (*infraction penale*). (...) Jest niefrasobliwością, nieudolnością, zaślepieniem podobnym do świadomej, nierozsądnej zuchwałości (*est l’énormité qui denonce, ou l’incapacité ou l’insouciance folle; elle est incurie, imperité, aveuglement, comme temerité consciente*)”³⁹. *Faute*

³⁶ J. Rajski, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego w prawie międzynarodowym i krajowym*, Warszawa 1968, s. 86.

³⁷ *II Conference...*, s. 41.

³⁸ J. Rajski, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 86.

³⁹ Trib. de la Seine z 24.04.1952 r., RFDA 1952, s. 199 i n.

lourde może wynikać ze szczególnie niebezpiecznego niedbalstwa, lekceważenia lub nierozsądnej zuchwałości⁴⁰. Sąd zastosował więc bardzo wąskie ujęcie *faute lourde*, kładąc nacisk na element „świadomości”. Stworzył koncepcję bardzo zbliżoną do anglosaskiej *wilful misconduct*. Wprawdzie orzeczenie to zostało uchylone przez sąd apelacyjny, który powrócił do szerokiego ujęcia *faute lourde*, jednakże na podobnym stanowisku stanęły sądy francuskie także w późniejszych orzeczeniach⁴¹.

W systemie *common law* natomiast należałoby zastosować także na gruncie konwencji rzymskiej koncepcję *wilful misconduct*⁴².

Druga przesłanka, zaskakująca i wręcz nielogiczna, dotyczy kwestii ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Ustawodawca niejako „karze” eksploatującego statek powietrzny za brak ważnego zabezpieczenia odpowiedzialności. Tego typu posunięcie legislacyjne nie ma żadnego racjonalnego uzasadnienia, skoro sama konwencja wprowadza obowiązek posiadania takiego ubezpieczenia. Przepisy wewnętrzne państwa mogą zastąpić ubezpieczenie depozytem gotówkowym lub gwarancją bankową. Polisa ubezpieczeniowa, depozyt gotówkowy i gwarancja bankowa powinny być przeznaczone specjalnie i przede wszystkim na pokrycie odszkodowań należnych z tytułu szkód przewidzianych w konwencji. Zaświadczenie o udzielonej gwarancji powinno być potwierdzone w urzędowym piśmie albo w jednym z dokumentów pokładowych. Jest to dowód potwierdzający sytuację statku powietrznego w odniesieniu do zobowiązań wynikających z konwencji. Jeżeli wystąpiono z powództwem przeciwko operatorowi zarejestrowanemu na terytorium umawiających się państw, a operator nie jest właściwie ubezpieczony, nie może uwolnić się od limitowanej odpowiedzialności przewidzianej przez konwencję⁴³.

⁴⁰ J. Rajski, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 89; D. Lureau, *La responsabilité du transporteur aérien. Lois nationales et Convention de Varsovie*, Paris 1961, s. 147; H. Zoghbi, *La responsabilité aggravée du transporteur aérien de Varsovie à la Haye par Paris et Rio-de-Janeiro*, Beyrouth 1960, s. 87–88; M. Pourcelet, *Transport aérien international et responsabilité*, Montreal 1964, s. 103.

⁴¹ *Gallais v. Société X*, 28 avril 1954, RFDA 1954, nr 2, s. 184; *Del Vina v. Air France*, 2 juillet 1954, RFDA 1954, s. 191; *Missirian v. Air France*, 14 janvier 1955, RGA 1956, nr 1, s. 67, cyt. za A. Konert, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 270.

⁴² Szczegółowe uwagi dotyczące interpretacji pojęć *dol* i *faute equivalente au dol* – zob. A. Konert, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 269 i n.

⁴³ Art. 12. Zob. też P. Chauveau, *Droit...*, s. 278.

Kwestia zapewnienia wypłaty odszkodowań była w trakcie konferencji przedmiotem ożywionych dyskusji⁴⁴. Przepisy ostatecznie włączone do konwencji zostały poddane krytyce. Zasadniczo zadaniem konferencji było pogodzenie interesów trzech grup osób: poszkodowanych, operatorów i ubezpieczycieli. W celu ochrony poszkodowanych na ziemi (w przypadku wystąpienia szkód na osobie i szkód w mieniu), szybka wypłata odszkodowań wydawała się konieczna. Aby chronić operatorów i aby zapewnić należyte zarządzanie finansami, stawki ubezpieczenia musiały być utrzymywane na rozsądnym poziomie. Z kolei aby firmy ubezpieczeniowe oferowały ubezpieczenia w rozsądnych cenach – konieczne było wprowadzenie tzw. klauzul ograniczających (*restrictive clauses*)⁴⁵. Delegacja brytyjska przedstawiła pewne propozycje dotyczące możliwości uwolnienia się ubezpieczycieli od wypłaty odszkodowania. Propozycje te sprowokowały kolejne dyskusje⁴⁶. Pomimo prób pogodzenia przeciwstawnych interesów, okazało się, iż różnice były zbyt duże i nie dało się rozwiązać tego problemu w trakcie konferencji. Delegaci postanowili wykluczyć zatem z konwencji przepisy dotyczące klauzul ograniczających. Zaproponowanie rozwiązania tego problemu powierzono CITEJA.

W przypadku szkody wynikłej ze zderzenia statków powietrznych, obaj ekspluatujący są odpowiedzialni solidarnie wobec poszkodowanych osób trzecich, każdy z nich w granicach wyznaczonych konwencją (art. 6).

Konwencja zawiera także przepis dotyczący bezprawnego użycia statku powietrznego. Wskazuje mianowicie, iż ten, kto używa statku powietrznego bez zgody osoby eksplatuującej, odpowiada za wyrządzone szkody. Razem z bezprawnym użytkownikiem za szkodę ma odpowiadać solidarnie osoba eksplatuująca, jeśli nie przedsięwzięła wszelkich potrzebnych kroków (*all proper steps*), by zapobiec bezprawnemu posługiwaniu się jej statkiem powietrznym (art. 5).

Według art. 16 sądem właściwym do rozpoznania sprawy jest, według wyboru poszkodowanego, sąd miejsca zamieszkania pozwanego (*forum rei*) lub sąd miejsca wyrządzenia szkody (*forum delicti*). W celu uniknięcia sytuacji, w której roszczenia wynikłe z jednego wypadku byłyby rozpoznawane przez różne sądy, upoważniono pozwanego do przedłożenia w takiej sytuacji każdemu z sądów rozpoznających sprawę zestawienia całości roszczeń i wierzytelności, celem zapobieżenia

⁴⁴ ICAO Doc 106 – CD.

⁴⁵ E.G. Brown, *The Rome Conventions...*, s. 421.

⁴⁶ ICAO Doc 106 – CD.

przekroczeniu granic odpowiedzialności (art. 11). Zgłoszenie roszczeń powinno nastąpić w terminie 6 miesięcy od dnia wypadku, pod rygorem ograniczenia możliwości uzyskania odszkodowania jedynie do sumy pozostałej po rozdzieleniu sumy przewidzianej na zaspokojenie zgłoszonych wcześniej roszczeń (art. 10). Konwencja, zredagowana w języku francuskim, została podpisana przez 20 państw i weszła w życie po ratyfikowaniu jej przez pięć państw⁴⁷. Choć formalnie nadal obowiązuje, w praktyce nie odgrywa żadnej roli.

1.2.2. Protokół brukselski z 1938 r.

Podczas Trzeciej Konferencji Dyplomatycznej Prawa Prywatnego Lotniczego w Rzymie rozpoczęły się dyskusje dotyczące możliwości uwolnienia się ubezpieczycieli od wypłaty odszkodowania⁴⁸. Pomimo prób pogodzenia przeciwstawnych interesów, okazało się, iż różnice były zbyt duże i nie dało się rozwiązać tego problemu w trakcie konferencji. Zaproponowanie rozwiązania tego problemu powierzono CITEJA.

Na Czwartej Konferencji Dyplomatycznej Prawa Prywatnego Lotniczego, która odbyła się w Brukseli w dniach 19–30 września 1938 r., został przyjęty Protokół dodatkowy do konwencji rzymskiej z 1933 r.⁴⁹, podpisany 30 września 1938 r. przez 18 państw⁵⁰.

Protokół wprowadza następujące przesłanki pozwalające ubezpieczycielowi uwolnić się od wypłaty odszkodowania:

- szkoda powstała po wygaśnięciu umowy ubezpieczenia;
- szkoda powstała na terytorium innym niż określone w umowie ubezpieczenia;

⁴⁷ Belgię, Brazylię, Gwatemalę, Hiszpanię oraz Rumunię. Na stronie ICAO wyjątkowo nie ma informacji dotyczących państw ratyfikujących konwencję rzymską z 1933 r. Zob. N.M. Matte, *La Convention de Rome, vingt-cinq ans après*, ADMA 1976, t. 3, s. 336; O. Blas Simone, *Cuestiones jurídicas y económicas actuales en relación con los seguros aéreos*, VII Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio, Madrid 1974, s. 271; M. Milde, *Liability for damages...*, s. 534.

⁴⁸ ICAO Doc 106 – CD.

⁴⁹ Tekst protokołu oraz materiały z konferencji dostępne są w ICAO Doc 107 – CD (jedynie w języku francuskim). Polskie tłumaczenie – zob. P. Durys, F. Jasiński, *Wybór aktów prawnych do nauki międzynarodowego prawa lotniczego i kosmicznego*, Warszawa 1999, s. 46–48.

⁵⁰ A. Tobolewski, *Monetary limitations...*, s. 39; N.M. Matte, *Traité de droit aérien aeronautique*, Paris–Montreal 1980, s. 517 i n.