

# ODPOWIEDZIALNOŚĆ OPERATORA BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO ZA OPÓŹNIENIE LUB ODWOŁANIE LOTU<sup>1</sup>

ANNA KONERT\*

DOI: 10.26399/iusnovum.v15.1.2021.09/a.konert

## WSTĘP

Naukowcy z Instytutu Badawczego Uniwersytetu w Dayton (Ohio, USA) przeprowadzili testy zderzeniowe drona typu DJI Phantom 2 ze skrzydłem samolotu Mooney M20. Według ich opinii samolot przetrwałby uszkodzenia, które wyrządził dron przy prędkości ok. 383 km/h, jednak samoloty często latają z większą prędkością, a wtedy dron staje się już realnym zagrożeniem<sup>2</sup>.

Bezzałogowe statki powietrzne (BSP)<sup>3</sup> są łatwo dostępne, za dość niską cenę, mając często proste sterowanie. Wobec tego stają się coraz bardziej powszechne. Nieodpowiedzialne zachowanie operatorów BSP może być przyczyną wypadku lotniczego (zderzenia z załogowym statkiem powietrznym), czy też sparaliżować lotnisko, powodując wielomilionowe straty związane z odwołaniem i opóźnieniem

---

<sup>1</sup> Artykuł powstał jako rezultat projektu badawczego „Bezzałogowe statki powietrzne. Nowa era w prawie lotniczym” finansowanego przez Narodowe Centrum Nauki (nr 2017/27/B/HS5/00008).

\* dr hab., profesor Uczelni Łazarskiego, Dziekan Wydziału Prawa i Administracji Uczelni Łazarskiego w Warszawie, e-mail: a.konert@lazarski.edu.pl, ORCID: 0000-0002-1188-7087

<sup>2</sup> <http://www.swiatdronow.pl/co-sie-stanie-gdy-dron-uderzy-w-skrzydlo-samolotu> (dostęp: 27.11.2020).

<sup>3</sup> W praktyce pojawiają się wątpliwości terminologiczne. Zob. A. Konert, *Bezzałogowe statki powietrzne. Nowa era w prawie lotniczym. Zagadnienia cywilnoprawne*, Warszawa 2020, s. 2 i n., oraz K. Dalamagkidis, K.P. Valavanis, L. Piegl, *On Integrating Unmanned Aircraft Systems Into the National Airspace System: Issues, Challenges, Operational Restrictions, Certification, and Recommendations*, Berlin 2012; B.I. Scott (red.), *The Law of Unmanned Aircraft Systems. An Introduction to the Current and Future Regulation under National, Regional and International*, Kluwer Law International, The Netherlands, 2016. Dla celów niniejszego artykułu używane będą zamiennie pojęcia: bezzałogowe statki powietrzne (BSP) oraz drony.

lotów. Istnieje również niebezpieczeństwo wykorzystywania dronów do celów terrorystycznych i celowe nakierowywanie ich na załogowe statki powietrzne<sup>4</sup>.

W 2018 roku przedsiębiorstwo Dedron zainstalowało swoje systemy wykrywania dronów na czterech nieujawnionych lotniskach w Wielkiej Brytanii. Celem było dokonanie oceny i analizy aktywności dronów w ich pobliżu. Tę aktywność monitorowano przez 148 dni i wykryto 285 dronów (średnio 1,93 intruzji dziennie)<sup>5</sup>.

Regulacje wielu państw przewidują zakaz używania BSP w okolicy lotnisk<sup>6</sup>. Zdarza się, niestety, że operatorzy BSP, świadomie lub nie, łamią ten zakaz, powodując zagrożenie dla mienia oraz zdrowia i życia wielu osób<sup>7</sup>. W 2015 roku nad Lotniskiem Chopina w Warszawie dron znajdował się 100 m od samolotu; 6 maja 2018 roku na lotnisku Londyn Luton Airbus A320 wznosił się na wysokość przelotową, kiedy na wysokości ok. 2100 m piloci zauważyli drona znajdującego się zaledwie 3 m od kursu samolotu. Kolejny przykład: 12 października 2017 roku, podczas podejścia do lądowania na lotnisku w Quebecu, samolot z dwuosobową załogą oraz 6 pasażerami zderzył się z BSP. Do kolizji doszło w przestrzeni kontrolowanej lotniska, gdzie BSP nie miał prawa latać. Dron został zniszczony, a samolot doznał niewielkich uszkodzeń skrzydła<sup>8</sup>. Dnia 19 października 2017 roku, wieczorem, pilot statku powietrznego lecącego z Leeds w Wielkiej Brytanii, podczas podchodzenia do lądowania na lotnisku Warszawa-Modlin zauważył drona. Urządzenie przeleciało w odległości ok. 100 m od skrzydła samolotu. Straż Graniczna o zdarzeniu poinformowała dyżurnego KPP w Nowym Dworze Mazowieckim, który na miejsce wskazane przez pilota skierował trzy patrole. Niestety, działania te nie doprowadziły do ujawnienia i ujęcia sprawcy zdarzenia. Kapitanowie dwóch kolejnych rejsów ze Stansted i East Midlands podjęli decyzję o lądowaniu na warszawskim Lotnisku Chopina<sup>9</sup>. W styczniu 2018 roku Airbus 319 minął drona o 6 m. Najbardziej jednak spektakularnym i kosztownym skutkiem użycia dronów nad lotniskiem był paraliz lotniska Gatwick w grudniu 2018 roku, który dotknął ok. 140 tysięcy pasażerów. Dwa drony były widziane 40 razy. Około tysiąc lotów zostało odwołanych lub opóźnionych. Był to okres świąteczny, więc wiele osób nie mogło spędzić świąt z rodziną. Pasażerowie tychże lotów ponieśli różnego rodzaju szkody, w tym koszt biletu, wydatki na hotel, na transport do hotelu, wyżywienie,

---

<sup>4</sup> Zob. M. Pyżyński, *Cyber Threats Within the Operations of Unmanned Aircraft System (UAS)*, w: A. Konert, *Prawne aspekty użytkowania bezałogowych statków powietrznych*, Warszawa 2021, s. 129 i n.

<sup>5</sup> <https://aeromind.pl/DRONY-NAD-CYWILNYMI-LOTNISKAMI-BADANIA-DEDRONE-blog-pol-1549636138.html> (dostęp: 27.11.2020).

<sup>6</sup> Zob. B.I. Scott (red.), *The Law of Unmanned...*, op. cit., oraz A. Masutti, F. Tomasello, *International Regulation of Non-Military Drones*, Edward Elgar 2018.

<sup>7</sup> Odpowiedzialność karna za używanie drona nad lotniskiem zob. A. Konert, M. Kotliński, „How Come I Cannot Fly with the Drone Over the White House?” – *Criminal and Civil Liability of the Drone Operator in Poland*, „Ius Novum” 2018, nr 4.

<sup>8</sup> <http://www.bst-tsb.gc.ca/eng/rappports-reports/aviation/2017/a17q0162/a17q0162.pdf> (dostęp: 10.10.2020).

<sup>9</sup> <https://warszawawpigulce.pl/dron-przelecial-100-metrow-od-skrzydla-samolotu-pilot-wyladowal-na-lotnisku-chopina/> (dostęp: 26.11.2020).

czy nawet szkodę niemajątkową polegającą na cierpieniu z powodu braku możliwości spędzenia świąt z rodziną itp.

Powstaje wobec tego pytanie: który podmiot powinien ponieść odpowiedzialność z tytułu opóźnienia lub odwołania lot z powodu używania BSP nad lotniskiem i dokonać wypłaty odszkodowania?

Niniejszy artykuł ma na celu udzielenie odpowiedzi na to pytanie. Ponadto celem publikacji jest omówienie wyników analizy przepisów nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku, ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy pasażerów w wypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 w kontekście opóźnienia lotu spowodowanego przez używanie bezzałogowych statków powietrznych w rejonie lotniska.

Głównym problemem badawczym jest ustalenie kwalifikacji prawnej pojęcia „używanie bezzałogowych statków powietrznych” nad lotniskiem w rozumieniu przepisów rozporządzenia 261/2004.

## PRZEPISY PRAWA PUBLICZNEGO W ZAKRESIE UŻYTKOWANIA BEZZAŁOGOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

Przepisy prawa publicznego określają warunki użytkowania bezzałogowych statków powietrznych, wskazując na elementy konieczne dla zapewnienia bezpiecznego wykonywania operacji z udziałem BSP<sup>10</sup>.

W dniu 11 września 2018 roku weszło w życie rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej oraz uchylające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (zwane nowym rozporządzeniem bazowym lub NBR – New Basic Regulation). Celem nowego rozporządzenia jest ustanowienie i utrzymanie wysokiego, jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii, w tym ujednoczenie przepisów w zakresie wykorzystywania BSP we wszystkich państwach UE, dzięki czemu operatorzy BSP będą mogli przykładowo wykonywać operacje poza krajem, w którym zdobyli uprawnienia. W dniu 11 czerwca 2018 roku EASA opublikowała rozporządzenia delegowane i wykonawcze komisji w sprawie bezzałogowych statków powietrznych<sup>11</sup>:

---

<sup>10</sup> L. Strieber, *Safety Meets Efficiency: The Medical Device Drone's Role in Bringing About a Workable Regulatory Framework for Commercial Drones*, „Journal of Air Law and Commerce” 2018, vol. 83, issue 2; R. Clarke, L.B. Moses, *The Regulation of Civilian drones' Impacts on Public Safety*, „Computer Law & Security Review” 2014, vol. 30, issue 3; P. Kasprzyk, *Bezzałogowe statki powietrzne...*, op. cit.; P. Czech, P. Kasprzyk, *Zarządzanie ryzykiem w regulacjach bezzałogowych statków powietrznych*, w: A. Konert, *Aspekty prawne...*, op. cit., s. 17 i n.

<sup>11</sup> „Europa będzie pierwszym regionem na świecie, który będzie dysponował kompleksowym zestawem zasad zapewniających bezpieczne i zrównoważone wykorzystywanie BSP zarówno

- Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/945 z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie bezzałogowych systemów powietrznych oraz operatorów bezzałogowych systemów powietrznych z państw trzecich<sup>12</sup>;
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych<sup>13</sup>.

Cele wprowadzenia nowych regulacji to przede wszystkim: zapewnienie bezpieczeństwa przy wykonywaniu operacji bezzałogowymi statkami powietrznymi i ochrona prywatności, ochrona danych osobowych oraz ochrona środowiska, tak by umożliwić jednocześnie swobodny dostęp do przestrzeni powietrznej dla BSP. Rozporządzenia ustanawiają wymagania techniczne i operacyjne, w tym przepisy dotyczące eksploatacji bezzałogowych systemów powietrznych oraz dotyczące personelu (minimalne wymagania dotyczące szkolenia pilotów), w tym pilotów bezzałogowych statków powietrznych i organizacji zaangażowanych w operacje wykonywane z ich użyciem. Najważniejszą zmianą jest wprowadzenie obowiązku rejestracji wszystkich BSP o masie powyżej 250 gramów, co ułatwi identyfikację operatorów w razie wyrządzenia szkody osobom trzecim<sup>14</sup>.

Rozporządzenie 2019/947 wprowadza trzy kategorie BSP:

- otwartą (*open*), która nie wymaga pozwolenia, lecz wprowadza się wiele ograniczeń, np. w zakresie masy (do 25 kg), operacji (tylko operacje w zasięgu wzroku, z wyjątkiem przypadków, gdy lot wykonywany jest w trybie podążania za stacją bazową lub wykorzystywany jest obserwator bezzałogowego statku powietrznego), wymagań bezpieczeństwa (poprzez użycie w tym celu regulacji dotyczącej bezpieczeństwa produktu), obowiązku rejestracji operatorów, czy też wprowadzenie tzw. systemów limitacji geograficznej (*geo-fencing*); pilot musi utrzymywać bezpieczną odległość od osób oraz zapewnić, aby jego lot nie przebiegał nad zgromadzeniami osób, utrzymywać lot w odległości, nie większej niż 120 m od najbliższego punktu powierzchni ziemi, z wyjątkiem przypadków, gdy przelatuje on nad przeszkodą, oraz nie przewozić i nie zrzucić materiałów niebezpiecznych;
- szczególną (*specific*), która wymaga autoryzacji władzy lotniczej opartej na analizach ryzyka proponowanych operacji; właściwy organ określa, czy zezwolenie na operację dotyczy zatwierdzenia pojedynczej operacji lub wielu operacji określonych co do czasu lub miejsca;
- certyfikowaną (*certified*), związaną z działaniami o największym stopniu ryzyka, pokrewną kategorii załogowych statków powietrznych; w tej kategorii wymagana jest certyfikacja BSP na podstawie rozporządzenia (UE) 2019/945 i certyfikacja operatora oraz, w niektórych przypadkach, uzyskania licencji przez pilota BSP; operacje w tej kategorii wykonuje się w którychkolwiek z następujących

---

w celach komercyjnych, jak i rekreacyjnych. Wspólne zasady pomogą wspierać inwestycje, innowacje i wzrost w tym obiecującym sektorze” – Patrick Ky, dyrektor wykonawczy EASA.

<sup>12</sup> Dz.Urz. UE L, nr 152 z 11.06.2019 r.

<sup>13</sup> Dz.Urz. UE L, nr 152/45 z 11.06.2019 r.

<sup>14</sup> A. Konert, *Bezzałogowe statki powietrzne. Nowa era w prawie lotniczym...*, op. cit., s. 17.

warunków: nad zgromadzeniami osób; wiąże się ona z przewozem osób lub wiąże się ona z przewozem materiałów niebezpiecznych, które – w razie wypadku – mogą stanowić wysokie ryzyko dla osób trzecich<sup>15</sup>.

Nowe przepisy zaczęły obowiązywać od dnia 1 stycznia 2021 roku.

Obecnie w Polsce, niezależnie od masy BSP, istnieją szczególne zasady wykonywania lotów rekreacyjnych lub sportowych w poszczególnych strefach przestrzeni powietrznej. Istnieje jednak zakaz wykonywania operacji w strefie lotnisk, poligonów i jednostek wojskowych. W niektórych strefach można wykonywać operacje jedynie za zgodą zarządzającego strefą i na warunkach przez niego określonych<sup>16</sup>.

W USA można wykonywać operacje na wysokości lub poniżej 400 stóp w niekontrolowanej przestrzeni powietrznej lub „klasie G”. Jest to przestrzeń powietrzna, w której FAA nie kontroluje załogowego ruchu lotniczego. Istnieje zakaz wykonywania lotów w kontrolowanej przestrzeni powietrznej (wokół i powyżej wielu lotnisk), chyba że: przed lotem uzyska się zezwolenie, tzw. LAANC (Low Altitude Authorization and Notification Capability) lub na podstawie pisemnej umowy z FAA (*flying at a recreational flyer fixed*)<sup>17</sup>.

Loty bezzałogowych statków powietrznych wokół lotnisk w Wielkiej Brytanii są ściśle ograniczone. Dronem dowolnej wielkości nie wolno latać w strefie ograniczeń lotów (FRZ) lotniska bez odpowiedniego pozwolenia. Strefa ograniczeń lotów składa się z trzech elementów: 1. strefy ruchu lotniskowego: o promieniu 2 lub 2,5 mili morskiej wokół lotniska, rozciągająca się na 2000 stóp nad poziomem gruntu; 2. strefy ochronnej drogi startowej: to prostokąt rozciągający się 5 km od progu drogi startowej z dala od lotniska, wzdłuż przedłużonej linii środkowej drogi startowej i 500 m po obu stronach – również do wysokości 2000 stóp nad poziomem gruntu; 3. strefy dodatkowej: w przypadku, gdy granica 1 km lotniska rozciąga się poza strefę ruchu lotniskowego i nie byłaby przez nią chroniona, strefa ograniczenia lotów będzie zawierała „wybrzuszenie” (granica lotniska + 1 km) w celu ochrony tej części lotniska<sup>18</sup>.

## ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA OPÓŹNIENIE LOTU W ŚWIETLE PRZEPISÓW ROZPORZĄDZENIA 261/2004

Kwestia odpowiedzialności za opóźnienie lub odwołanie lotu została uregulowana w rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku, ustanawiającym wspólne zasady odszkodowania i pomocy pasażerów

---

<sup>15</sup> Ibidem. Zob. szerzej P. Kasprzyk, *Bezzałogowe statki powietrzne. Nowa era w prawie lotniczym. Rozwój regulacji prawnych dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa bezzałogowego*, Warszawa 2021, oraz M. Sasaki, *Bezzałogowe statki powietrzne w kontekście reformy systemów oceny zgodności i nadzoru rynku*, w: A. Konert, *Aspekty prawne...*, op. cit., s. 41 i n.

<sup>16</sup> Zob. A. Konert, *Bezzałogowe statki powietrzne...*, op. cit., s. 21 i n.

<sup>17</sup> Ibidem, s. 27 i n.

<sup>18</sup> <https://www.caa.co.uk/Consumers/Unmanned-aircraft/Our-role/Airspace-restrictions-for-unmanned-aircraft-and-drones/> (dostęp: 26.11.2020).

w wypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91<sup>19</sup>.

Według przepisów rozporządzenia pasażerowie lotów odwołanych i opóźnionych mają tzw. prawo do opieki, w ramach którego przewoźnik lotniczy oferuje:

- wyżywienie i napoje w ilości odpowiedniej do czasu oczekiwania na kolejny lot;
- dwie rozmowy telefoniczne, faksy, dalekopisy lub e-maile;
- zakwaterowanie w hotelu wraz z transportem pomiędzy lotniskiem a miejscem zakwaterowania w przypadku konieczności oczekiwania na ten lot przez jedną lub więcej nocy.

Prawo do opieki nie przysługuje w przypadku, gdy opóźnienie lotu trwa mniej niż:

- 2 godziny w przypadku lotów do 1500 km;
- 3 godziny w przypadku lotów wewnątrzspółnotowych długości powyżej 1500 km;
- 3 godziny w przypadku lotów innych niż wewnątrzspółnotowe o długości pomiędzy 1500 km a 3500 km;
- 4 godziny w przypadku lotów innych niż wewnątrzspółnotowe o długości ponad 3500 km.

---

<sup>19</sup> Dz.Urz. UE L, nr 46, s. 1. Zob. A. Konert, *European Vision for Air Passengers*, 2014; eadem, *Zrycztaowane odszkodowanie za opóźniony lot – glosa do wyroku TS (czwarta izba) z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07 Sturgeon v. Condor i Böck v. Air France*, „Glosa – Prawo Gospodarcze w Orzeczeniach i Komentarzach” 2013, nr 2; eadem, *Odmowa przyjęcia na pokład statku powietrznego według przepisów rozporządzenia 261/2004*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” 2013, nr 4; eadem, *Zakres zastosowania Rozporządzenia 261/2004 – glosa do wyroku TS (czwarta izba) z dnia 10 lipca 2008 r. w sprawie C-173/07 Emirates Airlines Direktion für Deutschland v. Dietherowi Schenkelowi*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2014, nr 4; eadem, *Pojęcie odwołania lotu – glosa do wyroku TS (trzecia izba) z dnia 13 października 2011 r. w sprawie C83/10 Rodriguez v. Air France*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2012, nr 8; A. Kunert-Diallo, *Pojęcie odwołania lotu – glosa do wyroku TSz 13 X 2011 w sprawie C-83/10 Rodriguez v. Air France*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2012, nr 8; eadem, *Odwołanie lotu może rodzić roszczenie o zadośćuczynienie*, „Prawo Europejskie w Praktyce” 2011, nr 10; T. Skoczny, *Odszkodowanie dla pasażera w przypadku odmowy przyjęcia na pokład (overbooking) albo odwołania lub dużego opóźnienia lotu*, w: *Polityki Unii Europejskiej: polityki sektorów infrastrukturalnych. Aspekty prawne*, A. Jurkowska, T. Skoczny (red.), Warszawa 2010; M. Stec, *O niektórych postaciach niewykonania lub nienależytego wykonania pasażerskiej umowy przewozu lotniczego (na kanwie rozporządzenia Parlamentu i Rady Unii Europejskiej z 2004 r.)*, w: A. Brzozowski, W.J. Kocot, K. Michałowska (red.), *W kierunku europeizacji prawa prywatnego. Księga pamiątkowa dedykowana Profesorowi Jerzemu Rajskiemu*, Warszawa 2007; idem, *Przesłanki odstąpienia od umowy przewozu w europejskim pasażerskim transporcie lotniczym w rozporządzeniu Parlamentu i Rady (WE) nr 261/2004*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2010, nr 4; idem, *Prawo do odszkodowania w przypadku opóźnienia lotu – glosa do wyroku TS z 19 listopada 2009 r. w sprawie C-402/07 Sturgeon v. Condor oraz Bock i Lepuschitz v. Air France*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2011, nr 2; idem, *Prawo do odszkodowania w przypadku odmowy przyjęcia pasażera na pokład samolotu – glosa do wyroków TS: z 4.10.2012 r. w sprawie C-321/11 Cachafeiro v. Iberia oraz z 4.10.2012 r. w sprawie C-22/11 Finnair v. Lassooy*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2013, nr 2; M. Żylicz, *Zasady odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera w międzynarodowym europejskim i polskim prawie lotniczym*, „Palestra” 2004, nr 5–6; idem (red.), *Wdrażanie zobowiązań międzynarodowych Polski w związku z członkostwem w Unii Europejskiej*, Radom 2004.

W przypadku odwołania lotu albo opóźnienia lotu o 5 lub więcej godzin pasażer ma prawo odstąpić od umowy, a przewoźnik zobowiązany jest wówczas zwrócić w formie pieniężnej pasażerowi pełen koszt biletu, w terminie 7 dni, po cenie, za jaką został kupiony, za część lub części nieodbytej podróży oraz za część lub części już odbyte, jeżeli lot nie służy już dłużej jakimkolwiek celowi związanemu z pierwotnym planem podróży pasażera, oraz zapewnić pasażerowi, gdy jest to odpowiednie, w najwcześniejszym możliwym terminie lot powrotny do pierwotnego miejsca wylotu. Za pisemną zgodą pasażera zwrot pełnego kosztu biletu może nastąpić w formie vouchera lub zapewnienia innych usług.

W przypadku więc odwołania lub opóźnienia lotu na skutek pojawienia się dronów nad lotniskiem przewoźnik lotniczy ma obowiązek zwrócić pasażerowi koszt biletu (jeśli opóźnienie jest powyżej 5 godzin) oraz zapewnić opiekę pasażerom podczas oczekiwania na lot opóźniony lub alternatywny.

Rozporządzenie przewiduje ponadto obowiązek wypłaty zryczałtowanego odszkodowania pasażerom w razie odwołania lotu. Wysokość odszkodowania zależy od długości trasy i wynosi:

- a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1500 km;
- b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1500 km i wszystkich innych lotów o długości od 1500 km do 3.500 km;
- c) 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b).

Pomimo niebudzących wątpliwości przepisów rozporządzenia co do braku możliwości uzyskania odszkodowania w sytuacji opóźnienia lotu, Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07<sup>20</sup> *Sturgeon v. Condor* i *Böck v. Air France* orzekł, że taka możliwość istnieje, jeżeli pasażerowie przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu<sup>21</sup>.

Określone na podstawie rozporządzenia odszkodowanie jest odszkodowaniem zryczałtowanym, tj. wypłacanym bez względu na fakt powstania szkody i jej wysokość, stanowiącym *ipso iure* rekompensatę za poniesione przez pasażera niedogodności związane z zakłóceniem podróży. Zgodnie z interpretacją Trybunału

<sup>20</sup> Dz.Urz. UE C, nr 283 z 24.11.2007 r.

<sup>21</sup> Trybunał nie posiada kompetencji prawodawczych, ale jako jedyna instytucja unijna uprawniony jest do orzekania o ważności przepisów unijnych oraz do dokonywania wykładni legalnej. Wprawdzie orzeczenia Trybunału mają charakter quasi-precedensów i sądy, wydając wyroki w podobnych sprawach, nie zmieniają wytyczonego już kierunku interpretacji, niemniej nie jest to równoznaczne z wykluczeniem możliwości modyfikacji tego stanowiska. Zob. A. Konert, *Prawotwórcza moc trybunału sprawiedliwości Unii Europejskiej – clara non sunt interpretanda?*, w: eadem (red.), *Internacjonalizacja i europeizacja prawa lotniczego*, Warszawa 2015, oraz M. Stec, *Prawo do odszkodowania w przypadku opóźnienia lotu – glosa do wyroku TS z 19.11.2009 r...*, oraz bogate orzecznictwo w tym zakresie – por. przykładowo: Wyrok TS z 4.06.2009 r. w sprawie C-8/08, *T-Mobile Netherlands BV, KPN Mobile NV, Vodafone Libertel NV, Orange Nederland NV v. Raad van bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit*, wyrok SN z dnia 15 maja 2014 r. III SK 28/13, OSNP 2015, nr 10, poz. 143, wyrok WSA w Warszawie z dnia 5 sierpnia 2014 r., V SA/Wa 914/14, LEX nr 1500584, wyrok TS z dnia 21 grudnia 2011 r. C-482/10, ZOTSis 2011/12C-/I-14139-14155.

poczynioną w sprawie C-344/2004 jest innym rodzajem odszkodowania od tego przysługującego na podstawie konwencji montrealskiej. Art. 12 ust. 1 rozporządzenia wskazuje, że rozporządzenie nie narusza praw pasażerów do dochodzenia dalszego odszkodowania. Odszkodowanie na podstawie niniejszego rozporządzenia może zostać potrącone z takiego odszkodowania<sup>22</sup>.

Pasażerowie, których lot został odwołany lub opóźniony z powodu użycia drona w rejonie lotniska, co do zasady mają uprawnienie do żądania tzw. zryczałtowanego odszkodowania, a także tzw. dalszego odszkodowania, np. za utracone zarobki lub inne szkody powstałe w związku z dotarciem do miejsca przeznaczenia z **opóźnieniem**, w tym zadośćuczynienie za szkodę niemajątkową w postaci utraty możliwości spędzenia świąt z rodziną<sup>23</sup>. Osobą odpowiedzialną, według przepisów rozporządzenia, jest przewoźnik lotniczy. Ma on jednak możliwość wystąpienia z regresem do jakiegokolwiek innej osoby, w tym od osób trzecich (art. 13 rozporządzenia). Nie ulega więc wątpliwości, iż przewoźnik będzie mógł wystąpić z regresem do operatora drona (jeśli ten zostanie zidentyfikowany).

Zryczałtowane odszkodowanie (w wysokości 250, 400 lub 600 EUR), o którym stanowi rozporządzenie, nie przysługuje jednak, gdy odwołanie (lub opóźnienie) lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Przesłanka ta dotyczy jedynie wypłaty odszkodowania, ale już nie ma znaczenia jeśli chodzi o zapewnienie pasażerom pomocy oraz zwrotu za bilet.

Mimo kilkunastu lat obowiązywania, stosowanie przepisów rozporządzenia budzi nadal wiele wątpliwości doktryny i judykatury. Jest to jedno z najbardziej kontrowersyjnych rozporządzeń europejskich z zakresu prawa lotniczego. Budzi ono kontrowersje przede wszystkim ze względu na zakres zagadnień związanych z odpowiedzialnością przewoźnika lotniczego regulowanych na styku obowiązywania z konwencjami międzynarodowymi. Wątpliwości pojawiły się także przy zdefiniowaniu tzw. „nadzwyczajnych okoliczności”. Ponieważ brak definicji legalnej, doprecyzowaniem tego pojęcia zajęły się doktryna i judykatura<sup>24</sup>.

Trybunał stwierdził, iż usterka techniczna może stanowić okoliczność zwalniająca przewoźnika z odpowiedzialności tylko wtedy, gdy nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika i nie pozwala na skuteczne

---

<sup>22</sup> A. Konert, A. Kunert-Diallo, *Concepto de compensación suplementaria conforme al art. 12 del Reglamento 261/2004*, „Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico” 2017, Número 39 – Octubre.

<sup>23</sup> Co do możliwości dochodzenia zadośćuczynienia zob. ibidem.

<sup>24</sup> Rozporządzenie 261/2004 stwierdza jedynie w preambule, iż za nadzwyczajne okoliczności powinno się uważać „sytuacje, w której decyzja kierownictwa lotów w stosunku do danego samolotu spowodowała danego dnia powstanie dużego opóźnienia, przełożenie lotu na następny dzień albo odwołanie jednego lub więcej lotów tego samolotu pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków przez zainteresowanego przewoźnika, by uniknąć tych opóźnień lub odwołań lotów”. Niestety, tak ogólne sformułowanie prowadzi niejednokrotnie do nadinterpretacji tego pojęcia przez przewoźników. Do takich „nadzwyczajnych okoliczności” rozporządzenie zalicza destabilizację polityczną, warunki meteorologiczne uniemożliwiające dany lot, zagrożenia bezpieczeństwa, nieoczekiwane wady mogące wpłynąć na bezpieczeństwo lotu, strajki.



nad nim panowanie ze względu na jej charakter lub źródło<sup>25</sup>. Wobec tego zarówno problemy techniczne statku powietrznego, który nie był poddany wymaganym przeglądom, jak i problemy, które zostały wykryte podczas takiego koniecznego przeglądu nie mogą stanowić przesłanek zwalniających z odpowiedzialności. Natomiast jakakolwiek innego rodzaju usterka może być „nadzwyczajną okolicznością”, a ostateczne ustalenia w tym zakresie Trybunał przyznał sądom krajowym<sup>26</sup>. Według Trybunału nadzwyczajnej okoliczności nie stanowi więc przedwczesna wadliwość określonych części samolotu, ponieważ awaria tego rodzaju jest nierozzerwalnie związana z systemem funkcjonowania maszyny. Zapewnienie obsługi technicznej i właściwego funkcjonowania samolotu jest bowiem zadaniem przewoźników lotniczych.

Zawsze ocena, czy dane zdarzenie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przez przewoźnika, zależy od sądu rozpatrującego daną sprawę.

Czy więc użycie drona nad lotniskiem stanowi tzw. nadzwyczajną okoliczność, pozwalającą przewoźnikowi lotniczemu na odmowę wypłaty zryczałtowanego odszkodowania pasażerom lotów opóźnionych?

Dotychczas nie zostało wydane orzeczenie w podobnej sprawie. Należy więc odnieść się do samych przepisów oraz do orzeczeń wydanych w podobnych sprawach. Czy można więc na przykład porównać latanie drona nad lotniskiem z lataniem ptaków i tzw. bird strike'iem?

W sprawie mającej za przedmiot opóźnienie lotu z powodu zderzenia z ptakiem, rzecznik generalny Yves Bota odwołał się do dwóch argumentów świadczących o tym, że zderzenie samolotu z ptakiem wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego, mianowicie do częstotliwości tego typu zdarzeń oraz do podejmowania środków ostrożności. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C-315/15 Marcela Pešková i Jirí Pešká/ Travel Service a.s.<sup>27</sup> rozstrzygnął, że zderzenie samolotu z ptakiem stanowi nadzwyczajną okoliczność<sup>28</sup>. Według Trybunału zderzenie samolotu z ptakiem, a także ewentualne uszkodzenia spowodowane tym zderzeniem nie są nierozzerwalnie związane z systemem funkcjonowania maszyny, ponieważ zderzenie takie, ze względu na swój charakter i swoje źródło, nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie podlega jego skutecznej kontroli. Wobec tego zderzenie samolotu z ptakiem stanowi nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu rozporządzenia. Wobec powyższych rozważań należy stwierdzić, iż zderzenie samolotu z dronem nie jest związane z systemem funkcjonowania maszyny i powinno być uznane za nadzwyczajną okoliczność. Latanie ptaków nad

---

<sup>25</sup> Wyrok Trybunału (czwarta izba) z dnia 22 grudnia 2008 r. Friederike Wallentin-Hermann przeciwko Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA (Sprawa C-549/07).

<sup>26</sup> Zob. A. Konert, *European Vision for Air Passengers*, Warszawa 2014. Zob. cytowane tam orzeczenia dotyczące „nadzwyczajnych okoliczności” oraz eadem, „Nadzwyczajne okoliczności” jako przesłanka zwalniająca z odpowiedzialności przewoźnika lotniczego, w: *Aktualne problemy prawa lotniczego*, A. Tomczyk (red.), Rzeszów 2015.

<sup>27</sup> Opublikowany w ZOTSiS 2017/5/I-342.

<sup>28</sup> Niemniej sprawy są przedmiotem rozstrzygnięć sądów krajowych, które podejmują odmienne wyroki w takim samym stanie faktycznym.

lotniskiem jest bowiem częściej zdarzającym się i bardziej „normalnym”, czy też powszechnym zjawiskiem niż latanie dronów. Ponadto istnieje mniejsza możliwość kontroli czy też zapobiegania pojawianiu się ptaków w rejonie lotnisk.

Ponieważ wykonywanie operacji z użyciem BSP w rejonie lotnisk to czynność zakazana przez przepisy prawa publicznego, w tym również przepisy karne, przewoźnik lotniczy tym bardziej nie powinien ponosić za to odpowiedzialności. Można by tę sytuację porównać do aktów bezprawnej ingerencji, które są również zakazane przez prawo i które zostały wyraźnie i wielokrotnie wymienione przez TSUE jako będące nadzwyczajną okolicznością. Wprawdzie Trybunał wskazywał na akty terrorystyczne popełnione umyślnie (np. sabotaż), niemniej należałoby uznać, że skoro sam ustawodawca przewidział sankcje za pewnego rodzaju zdarzenia jako zabronione i stwarzające niebezpieczeństwo, to przewoźnik nie miał żadnej możliwości przeciwdziałania takiemu zdarzeniu i nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania przez niego działalności.

## KONKLUZJE

Analiza przepisów rozporządzenia 261/2004 oraz orzecznictwa TSUE dokonana w niniejszym artykule prowadzi do sformułowania tezy, według której używanie bezzałogowych statków powietrznych nad lotniskiem stanowi nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu przepisów rozporządzenia, która pozwala przewoźnikowi lotniczemu uwolnić się z obowiązku wypłaty zryczałtowanego odszkodowania za opóźniony lub odwołany lot. Okoliczność ta nie powinna jednak stanowić powodu odmowy zapewnienia przez przewoźnika opieki pasażerom oraz zwrotu kosztów za bilet (gdy zostaną spełnione przesłanki konieczne do uzyskania zwrotu).

Jeśli pasażer nie mógłby dochodzić odszkodowania na podstawie przepisów rozporządzenia 261/2004 od przewoźnika lotniczego, to mógłby to uczynić wobec portu lotniczego na zasadach ogólnych (który miałby regres do operatora BSP) lub bezpośrednio do operatora BSP (na podstawie przepisów ustawy Prawo lotnicze oraz Kodeksu cywilnego), pod warunkiem, że operator zostanie zidentyfikowany.

Z uwagi na coraz częstsze przypadki użycia dronów nad lotniskiem lub w innych niedozwolonych miejscach, wprowadza się różne metody ich wykrywania i niszczenia. Przykładowo używa się technologii opartych na częstotliwości radiowej, dzięki którym możliwe jest wyśledzenie dronów i zagłuszanie sygnałów, których dron używa do komunikacji z pilotem. Innym rozwiązaniem jest tzw. dron „hunter” – większy dron, który może polować na inne drony w powietrzu; wystrzeliwuje on sieć, aby schwytać drona, który narusza prawo, po czym bezpiecznie sprowadza go na ziemię. Wreszcie, używa się ptaków drapieżnych, takich jak orły, które zostały przeszkolone do niszczenia dronów<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> <https://abcnews.go.com/Technology/strategies-stopping-rogue-drones-flying-illegal-airspace/story?id=59973853> (dostęp: 27.11.2020).

## BIBLIOGRAFIA

- Clarke R., Moses L.B., *The Regulation of Civilian Drones' Impacts on Public Safety*, „Computer Law & Security Review” 2014, vol. 30, issue 3.
- Czech P., Kasprzyk P., *Zarządzanie ryzykiem w regulacjach bezzałogowych statków powietrznych*, w: A. Konert (red.), *Prawne aspekty użytkowania bezzałogowych statków powietrznych*, Warszawa 2021.
- Dalamagkidis K., Valavanis K.P., Piegł L., *On Integrating Unmanned Aircraft Systems Into the National Airspace System: Issues, Challenges, Operational Restrictions, Certification, And Recommendations*, Berlin 2012.
- Konert A., *Bezzałogowe statki powietrzne. Nowa era w prawie lotniczym. Zagadnienia cywilnoprawne*, Warszawa 2020.
- Konert A., *European Vision for Air Passengers*, Warszawa 2014.
- Konert A., *Prawne aspekty użytkowania bezzałogowych statków powietrznych*, Warszawa 2021.
- Konert A., Kotliński M., „How Come I cannot fly with the drone over the White House?” – *Criminal and Civil Liability of the Drone Operator in Poland*, „Ius Novum” 2018, nr 4.
- Kunert-Diallo A., *Odwołanie lotu może rodzić roszczenie o zadośćuczynienie*, „Prawo Europejskie w Praktyce” 2011, nr 10.
- Kunert-Diallo A., *Pojęcie odwołania lotu – glosa do wyroku TSz 13 X 2011 w sprawie C-83/10 Rodriguez v. Air France*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2012, nr 8.
- Masutti A., Tomasello F., *International Regulation of Non-Military Drones*, Edward Elgar 2018.
- Pyżyński M., *Cyber Threats within the Operations of Unmanned Aircraft System (UAS)*, w: A. Konert, *Prawne aspekty użytkowania bezzałogowych statków powietrznych*, Warszawa 2021.
- Scott B.I. (red.), *The Law of Unmanned Aircraft Systems. An Introduction to the Current and Future Regulation under National, Regional and International*, Kluwer Law International, The Netherlands, 2016.
- Skoczny T., *Odszkodowanie dla pasażera w przypadku odmowy przyjęcia na pokład (overbooking) albo odwołania lub dużego opóźnienia lotu*, w: *Polityki Unii Europejskiej: polityki sektorów infrastrukturalnych. Aspekty prawne*, A. Jurkowska, T. Skoczny (red.), Warszawa 2010.
- Stec M., *O niektórych postaciach niewykonania lub nienależytego wykonania pasażerskiej umowy przewozu lotniczego (na kanwie rozporządzenia Parlamentu i Rady Unii Europejskiej z 2004 r.)*, w: A. Brzozowski, W.J. Kocot., K. Michałowska (red.), *W kierunku europeizacji prawa prywatnego, Księga pamiątkowa dedykowana Profesorowi Jerzemu Rajskiemu*, Warszawa 2007.
- Stec M., *Prawo do odszkodowania w przypadku odmowy przyjęcia pasażera na pokład samolotu – glosa do wyroków TS: z 4.10.2012 r. w sprawie C-321/11 Cachafeiro v. Iberia oraz z 4.10.2012 r. w sprawie C-22/11 Finnair v. Lassooy*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2013, nr 2.
- Stec M., *Prawo do odszkodowania w przypadku opóźnienia lotu – glosa do wyroku TS z 19 listopada 2009 r. w sprawie C-402/07 Sturgeon v. Condor oraz Bock i Lepuschitz v. Air France*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2011, nr 2.
- Stec M., *Przesłanki odstąpienia od umowy przewozu w europejskim pasażerskim transporcie lotniczym w rozporządzeniu Parlamentu i Rady (WE) nr 261/2004*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2010, nr 4.
- Strieber L., *Safety Meets Efficiency: The Medical Device Drone's Role in Bringing About a Workable Regulatory Framework for Commercial Drones*, „Journal of Air Law and Commerce” 2018, vol. 83, issue 2.

Żylicz M. (red.), *Wdrażanie zobowiązań międzynarodowych Polski w związku z członkostwem w Unii Europejskiej*, Radom 2004.

Żylicz M., *Zasady odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera w międzynarodowym europejskim i polskim prawie lotniczym*, „Palestra” 2004, nr 5–6.

## ODPOWIEDZIALNOŚĆ OPERATORA BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO ZA OPÓŹNIENIE LUB ODWOŁANIE LOTU

### Streszczenie

Bezzałogowe statki powietrzne (BSP), w tym modele latające, są powszechnie dostępne i mogą być używane w zasadzie przez każdego. Pomimo zakazu wykonywania operacji z użyciem dronów w rejonie lotnisk, zdarzają się sytuacje, w których to nieodpowiedzialne zachowanie operatorów dronów może spowodować wypadek lotniczy czy też sparaliżować lotnisko, powodując wielomilionowe straty związane z odwołaniem i opóźnieniem lotów. Pasażerowie tychże lotów ponoszą różnego rodzaju szkody, w tym na przykład szkodę w postaci utraty połączenia (koszt biletu), wydatki na hotel, na transport do hotelu, wyżywienie, czy nawet szkodę niemajątkową, polegającą na cierpieniu z powodu braku możliwości spędzenia świąt z rodziną itp. I powstaje pytanie: kto powinien te szkody pokryć? Niniejszy artykuł ma celu udzielenie odpowiedzi na to pytanie oraz wskazanie, czy odwołanie lotu z powodu pojawienia się drona nad lotniskiem stanowi tzw. nadzwyczajną okoliczność, która zwalniałaby przewoźnika lotniczego z obowiązku wypłaty odszkodowania.

Słowa kluczowe: bezzałogowe statki powietrzne, drony, prawo dronów, odszkodowanie za opóźniony lot, nadzwyczajne okoliczności, rozporządzenie 261/2004, prawa pasażerów lotniczych

## LIABILITY OF OPERATORS OF UNMANNED AERIAL VEHICLES FOR FLIGHT DELAYS OR CANCELLATIONS

### Summary

Unmanned aircraft, including flying models, are widely available and can be used by almost everyone. Despite the ban on operations with the use of drones in the area of airports, there are situations in which the irresponsible behavior of drone operators may cause an air accident or paralyze the airport, causing multi-million losses related to the cancellation and delay of flights. Passengers of these flights suffer various types of damage, including, for example, loss of connection (ticket cost), hotel expenses, hotel transport, meals, or even non-pecuniary damage consisting in suffering from the inability to spend holidays with family, etc. The question is who should be liable and pay compensation? This article aims to answer this question and indicate whether the cancellation of a flight due to the appearance of a drone over an airport is a so-called an extraordinary circumstance which would exempt the air carrier from its obligation to pay compensation.

Key words: unmanned aerial vehicles, drones, drone laws, compensation for flight delays, extraordinary circumstances, Regulation 261/2004, airline passengers' rights

Cytuj jako: Konert A., *Odpowiedzialność operatora bezzałogowego statku powietrznego za opóźnienie lub odwołanie lotu*, „Ius Novum” 2021(15) nr 1, s. 153–165. DOI: 10.26399/iusnovum.v15.1.2021.09/a.konert

Cite as: Konert, A. (2021) 'Liability of operators of unmanned aerial vehicles for flight delays or cancellations'. *Ius Novum* (Vol. 15) 1, 153–165. DOI: 10.26399/iusnovum.v15.1.2021.09/a.konert

