

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

---

PIOTR KASPRZYK\*

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

## 1. WPROWADZENIE

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2. ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA ZDATNOŚĆ STATKU POWIETRZNEGO DO LOTU

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

### 3. ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SŁUŻBY ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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



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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 5. ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA DZIAŁANIA WŁADZY LOTNICZEJ

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

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

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

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

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

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

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

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

## 6. ZAGADNIENIA WSPÓLNE

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

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

---

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

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

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

## 7. PODSUMOWANIE

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

---

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

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

## BIBLIOGRAFIA:

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

---

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

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

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

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

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

### Streszczenie

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

Słowa kluczowe: odpowiedzialność cywilna, wypadki lotnicze

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

### Summary

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

Keywords: civil liability, aviation accidents

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

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