

ANNA KONERT



ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRODUCENTA SYSTEMÓW ANTYKOLIZYJNYCH ZA SZKODY SPOWODOWANE PRZEZ WYPADEK LOTNICZY NAD ÜBERLINGEN

1. Wprowadzenie

Odpowiedzialność cywilna z tytułu wadliwości produktu lotniczego to odpowiedzialność za szkody na osobie i w mieniu, spowodowane wadliwym projektem lub wadliwym wytworzeniem produktów lotniczych, dostawą wadliwych materiałów lub brakiem ostrzeżeń o ewentualnych szkodach, które mogą powstać na skutek używania produktów lotniczych.

Podmiotami mogącymi ponosić odpowiedzialność są producenci produktów lotniczych, ich podwykonawcy i dostawcy. Produktem lotniczym są przy tym zarówno statki powietrzne, silniki i śmigła, jak również tzw. części i urządzenia do statków powietrznych (przrzędy, mechanizmy, wyposażenie, oprogramowanie używane w trakcie eksploatacji lub do kontrolowania statku powietrznego)¹. Niezwykle dobitnym przykładem odpowiedzialności z tytułu wadliwości produktu lotniczego jest sprawa odszkodowań cywilnych na kanwie jednego z największych wypadków lotniczych w historii europejskiego lotnictwa cywilnego, do którego doszło w nocy z 1 na 2 lipca 2002 roku nad południowymi Niemcami, nad miastem Überlingen (na granicy niemiecko-szwajcarskiej nad Jeziorem Bodeńskim). Zderzyły się dwa samoloty: pasażerski Tupolew TU154M linii Bashkirian Airlines, na pokładzie którego znajdowały się dzieci i ich opiekunowie podróżujący na wakacje z Moskwy do Barcelony oraz transportowy Boeing 757-200, należący do firmy spedycyjnej DHL lecący z Bergamo do Brukseli. W wypadku zginęło 71 osób, w tym 47 dzieci.

Według raportu opracowanego przez niemiecką komisję ds. badania wypadków lotniczych, German Federal Bureau of Aircraft Accident Investigation

¹ Przepisy administracyjne normujące certyfikację produktów lotniczych przewidują taki właśnie podział, zob. np. rozporządzenie UE 216/2008, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX:02008R0216-20130129&from=EN>

(BFU), opublikowanego 19 maja 2004 r. bezpośrednią przyczyną wypadku był fakt, iż kontrola ruchu lotniczego w Zurychu zbyt późno dostrzegła bezpośrednie naruszenie separacji pomiędzy samolotami, a także fakt, iż załoga TU154M wykonała instrukcję kontrolera ruchu lotniczego, który nakazał zniżanie, mimo iż system TCAS (Traffic Alert and Collision Avoidance System) wydał polecenie zwiększenia wysokości².

15 maja 2007 r. przed sądem okręgowym w Bülach stanęło ośmiu oskarżonych: trzech dyrektorów agencji Skyguide zajmującej się kontrolą ruchu lotniczego, dwóch techników i trzech kontrolerów. Sąd uznał, że odpowiedzialność ponosi kierownictwo Skyguide. Trzech dyrektorów zostało skazanych na rok pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem wykonania kary, a kierownik remontu urządzeń kontrolnych został zobowiązany do wypłaty kary pieniężnej.

Przewoźnik Bashkirian Airlines wypłacił odszkodowania rodzinom ofiar w wysokości 20 400 dolarów na poszkodowanego, zgodnie z art. 22 konwencji warszawskiej³, który ogranicza odpowiedzialność przewoźnika do takiej kwoty⁴. Roszczenia rodzin ofiar o zasądzenie wyższych odszkodowań, oparte na argumentach, iż kwotowe limity odszkodowawcze nie mają zastosowania, gdyż wypadek został spowodowany z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika i Skyguide, zostały oddalone we wszystkich instancjach w Hiszpanii⁵.

W 2003 r. agencja Skyguid utworzyła fundusz kompensacyjny, z którego w latach 2003 i 2004 zostały wypłacone odszkodowania dla większości rodzin poszkodowanych (w tym również członków załogi). W 2010 Szwajcarski Federalny Sąd Administracyjny odrzucił roszczenia rodzin ofiar rosyjskich, mające na celu zwiększenie kwoty odszkodowania. W 2011 r. sąd federalny w Bernie potwierdził tę decyzję⁶.

Winterthur Group, szwajcarski ubezpieczyciel agencji Skyguide, wypłacił ponadto odszkodowania w wysokości 2,5 mln euro dla rodzin ofiar. Sąd okręgowy w Konstancji, w wyroku z dnia 18 września 2008 r. oddalił skargę wniesioną przez Winterthur przeciwko syndykowi masy upadłości linii Bashkirian Airlines⁷.

² <http://www.samoloty.pl/artykuly-lotnicze/5826-podwojna-katastrofa-nad-ueberlingen#sthash.m8CNPd7K.dpuf>, Raport dostępny na stronie: http://web.archive.org/web/20070123052035/http://www.bfu-web.de/cln_003/nn_53140/EN/Publications/Investigation_20Report/2002/Report_02_AX001-1-2_C3_9Cberlingen_Report,templateId=raw.property=publicationFile.pdf/Report_02_AX001-1-2_Überlingen_Report.pdf

³ Konwencja o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (12 października 1929 r. (Dz.U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49)).

⁴ Zob. A. Konert, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*, Warszawa 2010, s. 24 i n.

⁵ Supreme Court in Madrid (Judgment 564 of 18/07/2011).

⁶ Judgment 2C_287/2010 of 28 April 2011.

⁷ G. Contissa i G. Sartor, *Liabilities and automation in aviation* (dostępne: <http://www.sesarinnovationdays.eu/files/SIDs/2012/SID%202012-36.pdf>).

Do wypłaty odszkodowania rodzinom ofiar została zobowiązana nie tylko agencja Skyguide, ale również państwo niemieckie, gdyż wypadek miał miejsce w niemieckiej przestrzeni powietrznej⁸.

Poszkodowani zdecydowali się ponadto pozwać amerykańskich producentów systemu antykolizyjnego TCAS, twierdząc, iż wada tego systemu była również przyczyną wypadku.

Dla niniejszego opracowania ważne są więc te przyczyny dotyczące systemu TCAS, w które oba samoloty były wyposażone, gdyż pozwani zostali producenci – Honeywell International oraz Thales.

Oba samoloty były wyposażone w wersję 7 systemu TCAS. System Airborne Collision Avoidance System (ACAS) został uznany w 1993 roku za standardowy, po różnych badaniach koncepcyjnych podejmowanych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). W 1995 ICAO zatwierdziła zmodyfikowaną wersję systemu (ACAS II), który stał się częścią SARPs (Normy i zalecane metody postępowania ICAO). Równoległe z rozwojem ACAS i na podstawie norm ICAO, został opracowany w USA system unikania kolizji w powietrzu TCAS. Zarówno ACAS, jak i TCAS zostały zaprojektowane jako autonomiczne systemy antykolizyjne niezależne od urządzeń nawigacyjnych, choć nie były ze sobą kompatybilne. Dopiero z rozwojem wersji 7 TCAS II, powstała zgodność z wymogami ACAS. 30 grudnia 1993 roku w USA został wprowadzony prawny obowiązek instalacji systemu TCAS II na pokładzie samolotów cywilnych przewożących więcej niż 30 pasażerów w przestrzeni powietrznej USA. W 1995 r. w Europie, wśród wszystkich krajów członkowskich Eurocontrol⁹, uzgodniono wprowadzenie obowiązkowego wyposażenia w system ACAS w dwóch fazach: faza 1: obowiązek zainstalowania dla samolotów z konfiguracji więcej niż 30 osób i sklasyfikowanych w kategorii wagowej ponad 15 000 kg od dnia 1 stycznia 2000 r. oraz faza 2: obowiązek zainstalowania dla samolotów z konfiguracji ponad 19 miejsc i sklasyfikowanych w kategorii wagowej 5700 kg od dnia 1 stycznia 2005 roku. Ponadto, zostało ustalone, że od dnia 30 września 2001 roku wszystkie samoloty z fazy 1, które nie zostały wyposażone w system ACAS nie mogą latać w przestrzeni powietrznej Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC)¹⁰.

W chwili wypadku, instrukcje operacyjne obydwu przewoźników zawierały przepisy dotyczące postępowania z systemem TCAS, jednakże nie było dokład-

⁸ L. Vrbaski, *Liability of Air Navigation Service Providers: Towards an International Solution*, 38 *Air and Space Law*, Issue 1, 2013, s. 33 i n.; G. Contissa i G. Sartor, *Liabilities and automation in aviation...*, *op. cit.*

⁹ Europejska organizacja ds. bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, w której skład wchodzi 40 państw członkowskich, w tym Unia Europejska.

¹⁰ Bashkirian Airlines Mid-Air Collision of 1 July 2012, Audiencia Provincial de Barcelona, Seccion Decimoseptima, Rollo num. 609/2010, Procedimiento Ordinario No. 424/2007, Sentencia num. 230/2012.

nego opisu zadań poszczególnych członków załogi. Dodatkowo instrukcja operacyjna TU154M wskazywała, iż służby kontroli lotów mają priorytet w sytuacji zagrożenia kolizją. W raporcie końcowym (jako jedną z przyczyn systemowych) uznano, iż zintegrowanie systemu TCAS II z procedurami w lotnictwie było niewystarczające i nie oddawało w pełni zasad funkcjonowania tego systemu. Regulacje dotyczące TCAS II opublikowane przez ICAO, producenta systemu TCAS i operatorów lotniczych nie były standaryzowane, były natomiast niekompletne i częściowo sprzeczne¹¹.

Z uwagi na złożoność problematyki odpowiedzialności za produkt lotniczy, niniejsze opracowanie ogranicza się jedynie do analizy tej kwestii na przykładzie wypadku nad Überlingen z omówieniem podstawowych zasad tej odpowiedzialności według prawa amerykańskiego, które było prawem właściwym w tej sprawie¹².

2. Prawo właściwe w przypadku odpowiedzialności za wadliwe produkty

Problematyka odpowiedzialności za szkody spowodowane przez wadliwy produkt lotniczy nie jest uregulowana prawem międzynarodowym, za wyjątkiem wskazania prawa właściwego dla odszkodowań z tego tytułu. O tym, które prawo krajowe będzie właściwe, stanowi Konwencja o prawie właściwym w przypadku odpowiedzialności za wadliwe produkty sporządzona w Hadze w dniu 2 października 1973 r. Jedenaście krajów europejskich ratyfikowało tę konwencję: Chorwacja, Finlandia, Francja, Luksemburg, Czarnogóra, Holandia, Norwegia, Serbia, Słowenia, Hiszpania i Macedonia. Należy pamiętać, że Francja i Hiszpania są głównymi producentami samolotów Airbus i ich części składowych¹³.

Wspomniana Konwencja stosuje się do odpowiedzialności następujących osób:

- a) producentów gotowego produktu lub części składowej;
- b) producentów produktu naturalnego;
- c) dostawców produktu;
- d) innych osób, w tym osób zajmujących się naprawami i magazynierów, w łańcuchu handlowym tworzenia lub dystrybucji produktu.

¹¹ *Ibidem*. Zob. też J. Weyer, *Modes of Governance of Hybrid Systems: The Mid-Air Collision at Überlingen and the Impact of Smart Technology*, „Science, Technology & Innovation Studies” 2006, 2(2), 127–49.

¹² Analiza problematyki odpowiedzialności producenta za wypadki spowodowane zderzeniem statków powietrznych z ptakami zob. K. Jaworek, A. Konert, P. Szarama, J. Sznajder, *Odpowiedzialność producenta w przypadku zderzenia statków powietrznych ze zwierzętami*, „Ius Novum” nr 3/2014.

¹³ P. Dempsey, *Aviation Liability Law*, 2nd Edition, LexisNexis, Markham, Ont. 2013, s. 33.

Ma ona również zastosowanie do odpowiedzialności agentów lub pracowników tych osób.

W kwestiach związanych z odpowiedzialnością za wadliwe produkty zdefiniowanych w konwencji haskiej, zgodnie z art. 4 właściwym prawem jest prawo państwa, w którym nastąpiło działanie wywołujące szkodę, jeżeli dane państwo jest również:

- a) miejscem pobytu osoby bezpośrednio poszkodowanej,
- b) głównym miejscem prowadzenia działalności przez osobę odpowiedzialną,
- c) miejscem, w którym produkt został nabyty przez osobę bezpośrednio poszkodowaną.

Jednakże prawem właściwym jest prawo miejsca stałego pobytu osoby, która poniosła szkodę, jeśli to państwo jest również:

- a) głównym miejscem prowadzenia działalności przez osobę odpowiedzialną,
- b) miejscem, w którym produkt został nabyty przez osobę bezpośrednio poszkodowaną. (Art. 5)

22 grudnia 1988 r. Sąd Najwyższy Holandii zastosował prawo holenderskie przeciw niemieckiemu producentowi zgodnie z artykułem 4, ponieważ poszkodowany miał miejsce stałego pobytu w Holandii¹⁴.

Wypadki lotnicze w międzynarodowym przewozie lotniczym zwykle zdarzają się w państwie innym niż państwo stałego miejsca zamieszkania poszkodowanego. Jeśli wypadek ma miejsce w jednym z państw sygnatariuszy, bezpośrednio poszkodowany przebywa w innym państwie, które również ratyfikowało konwencję, a nadto osoba ponosząca odpowiedzialność jest z USA, przepisy konwencji mogą okazać się korzystne dla poszkodowanych¹⁵.

Jeżeli żadna z powyższych możliwości nie ma zastosowania, wówczas prawem właściwym jest prawo państwa, które jest głównym miejscem prowadzenia działalności przez osobę odpowiedzialną, chyba że powód opiera swoje roszczenia na podstawie prawa państwa, w którym nastąpiło działanie wywołujące szkodę (art. 6).

Według art. 7 konwencji żadna z powyższych jurysdykcji nie ma zastosowania jeśli osoba, której przypisuje się odpowiedzialność stwierdza, że nie mogła przewidzieć, że produkt zostanie udostępniony w tym państwie za pośrednictwem kanałów komercyjnych. Konwencja nie wskazuje, jakie wówczas prawo byłoby właściwe. W lotnictwie jednakże nie będzie to stanowić problemu, ponieważ po pierwsze, producenci amerykańscy prawdopodobnie wolą stosować obce prawo, a po drugie, w obecnych czasach produkowane samoloty i ich części składowe

¹⁴ E.N. Frohn, J.M. Hebly, M. Sumampouw i M.J. de Rooij, *Les nouvelles Conventions de La Haye – leur application par les juges nationaux*, Vol. I, 1976; Vol. II, 1980; Vol. III, 1984; Vol. IV, 1994; Vol. V, 1996.

¹⁵ S. Eriksson, *The 1973 Convention on Law Applicable to Products Liability*, dostępne: <http://mon-mexique.com/Eriksson-Conv-Products-Liability091019.pdf> (11.11.2014).

są szeroko stosowane we wszystkich częściach świata, więc powyższy argument jest zbyt słaby.

Konwencja przewiduje również, że państwo, którego prawo zostało wybrane na podstawie przepisów konwencji jako właściwe, nie musi być państwem, które ratyfikowało konwencję. Przykładowo więc w sytuacji, gdy pozew wniesiony został przeciwko amerykańskiemu producentowi w sądzie w USA, który na podstawie *forum non conveniens* (FNC) został uznany za niewłaściwy, a następnie został złożony w jednym z jedenastu państw europejskich, które ratyfikowały konwencję, może się okazać, iż zastosowanie w tej sprawie będzie nadal mieć prawo USA¹⁶. Jest to więc jedna z nielicznych możliwości „walki” z praktyką stosowaną przez sądy amerykańskie polegającą na oddalaniu większości spraw uznając się za niewłaściwe na podstawie doktryny FNC, która ma eliminować zjawisko „forum shopping”, czyli zabiegania o właściwość sądów stosujących prawo najbardziej korzystne dla powoda. Doktryna FNC jest zasadą stosowaną w systemach *common law* pozwalająca sądowi na oddalenie sprawy, gdy uzna, iż sprawa będzie bardziej właściwa dla innego sądu. To na pozwanym spoczywa obowiązek wniesienia wniosku o oddalenie powództwa z powodu istnienia alternatywnego sądu¹⁷. Przesłanki stosowania tej doktryny są następujące¹⁸:

- 1) doktryna pozwala sądowi USA na oddalenie sprawy, jeśli uzna, iż jest on niewłaściwy w sprawie, przy jednoczesnym istnieniu alternatywnego forum;
- 2) jeżeli sąd wskaże co najmniej dwa właściwe fora, musi wskazać kryteria wyboru między nimi;
- 3) sąd musi sprawdzić, czy nie ma żadnych przeszkód (np. o charakterze proceduralnym);
- 4) doktryna nie może mieć zastosowania, gdy brak jest jurysdykcji lub też nastąpił błąd w ustaleniu właściwości miejscowej;
- 5) sąd musi wziąć pod uwagę również system egzekucji sądowej;
- 6) „dobro publiczne” i „dobro prywatne”.

Wybór prawa właściwego jest o tyle istotny, iż determinuje w szczególności podstawę i zakres odpowiedzialności, przesłanki zwalniające z odpowiedzialnością, jej ograniczenia, rodzaje szkód podlegających kompensacji, formę i zakres odszkodowania, zakres podmiotowy roszczeń, ciężar dowodu, czy też przedawnienie (art. 8).

¹⁶ S. Eriksson, *The 1973 Convention on Law Applicable to Products Liability*, *op. cit.*

¹⁷ Doktryna została wymyślona przez Szkotów w XIX wieku, jednakże rozwinięta na szeroką skalę w USA. Zob. Szerzej: A. Konert, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*, *op. cit.*, s. 74 i n.

¹⁸ *Gulf Oil Corp. v. Gilbert*, 330 US 501, 506–507 (1947).

3. Odpowiedzialność za produkt lotniczy w USA

W zakresie odpowiedzialności producentów lotniczych sądy amerykańskie wydają wyroki, w których przyznają bardzo wysokie odszkodowania. Czasem przeczą one wszelkiej logice i zdrowemu rozsądkowi. Oskarża się wręcz sądy o doprowadzanie przemysłu do wyginięcia¹⁹.

Obecnie, w prawie wszystkich stanach, poszkodowany może pozwać producenta, jeśli udowodni, że wada produktu była przyczyną powstania szkody, bez konieczności udowadniania jego winy.

W niektórych stanach producent może ponosić obiektywną odpowiedzialność za wadliwy produkt, gdy jest on „nadmiernie niebezpieczny” (*unreasonably dangerous*) przy korzystaniu przez konsumenta. Ten test jest zbyt subiektywny dla produktów lotniczych. W rosnącej większości stanów, jest używany inny test. Producent będzie odpowiedzialny, gdy produkt nie jest tak bezpieczny jakby tego oczekiwał konsument, gdy jest on używany w zamierzony lub dający się racjonalnie przewidzieć sposób (*fails to perform as safely as an ordinary consumer would expect when it is used in an intended or reasonably foreseeable manner*). W tych stanach stosuje się ponadto tzw. *risk-benefit* test, który polega na tym, że sądy badają, czy ryzyko związane z zaprojektowaniem produktu przewyższa korzyści z niego wynikające²⁰.

Według Section 402A of the American Law Institute’s Restatement (Second) of Torts z 1965 r. osoba, która sprzedaje każdy produkt w uszkodzonym stanie, który jest „nadmiernie niebezpieczny” (*unreasonably dangerous*) dla użytkownika lub konsumenta lub jego majątku, podlega odpowiedzialności za szkody spowodowane w ten sposób. Ponosi on odpowiedzialność także wtedy, gdy dołożył wszelkiej staranności w tworzeniu i sprzedaży produktu, a także gdy użytkownik lub konsument nie kupił bezpośrednio od niego produktu lub gdy nie było żadnej relacji umownej między nimi²¹. Wobec tego istnienie winy lub nawet samej gwarancji nie jest konieczne dla uzyskania odszkodowania.

Powód musi wykazać, że:

- produkt, który spowodował szkodę był dystrybuowany przez pozwanego,
- produkt był wadliwy w chwili, gdy opuszczał pozwanego,
- produktu użyto w sposób zamierzony lub możliwy do przewidzenia,

¹⁹ P.J. Kolczynski, *Aviation Product Liability*, October 19, 2001, <http://www.avweb.com/news/avlaw/181885-1.html?redirected=1>

²⁰ P.J. Kolczynski, *Aviation Product Liability*, *op. cit.*

²¹ Niegdyś większość sądów odmawiała prawa do odszkodowania jeśli powód nie mógł wykazać powiązania prawnego z pozwanym. Strona nie mogła uzyskać nic od drugiej strony, chyba że nabyła produkt bezpośrednio od niej. Nawet jeśli ten związek istniał sądy często odmawiały wypłaty odszkodowania stosując doktrynę *caveat emptor* (“let the buyer beware”). Należało więc udowodnić naruszenie przepisów gwarancji. Zob. szerzej P. Dempsey, *Aviation Liability Law*, *op. cit.*, s. 2 i n.

- szkoda spowodowana powodowi mieściła się w zakresie przewidywanego ryzyka związanego z wadą,
- produkt spowodował szkodę²².

Contributory negligence w postaci braku odkrycia wady przez powoda nie stanowi przesłanki zwalniającej z odpowiedzialności (z wyjątkiem stanu Nowy Jork). Przesłanką taką może być jednak tzw. “secondary assumption of risk”, czyli „dobrowolne i nieuzasadnione postępowanie prowadzące do powstania znanego zagrożenia (“voluntarily and unreasonably proceeding to encounter a known danger”)²³.

Odpowiedzialność na zasadzie ryzyka może powstać w wyniku:

- wady w projektowaniu (*design defect*)²⁴,
- wady w produkcji, tzw. „lemon product” (*manufacturing defect*)²⁵,
- w wyniku braku ostrzeżeń (*marketing defect/ failure to warn*)²⁶.

Wada w projektowaniu (wada konstrukcji) to taka, w której cała linia produktów lub każdy produkt z danego modelu jest niebezpiecznie wadliwy. Stosuje się tu często tzw. *consumer expectations test*. Jeśli producent nieprawidłowo wytwarza produkt, może powstać wada produkcyjna. Oznacza to, że produkt końcowy jest gorszy w porównaniu z identycznymi produktami tej samej linii produkcyjnej (np. poprzez stosowanie materiałów niespełniających norm, wadliwego montażu, itd.). Wobec tego była wina (*negligence*) przy tworzeniu produktu, ale powód nie musi jej udowadniać. Wystarczy, że produkt jest gorszy w porównaniu z identycznymi produktami tej samej linii produkcyjnej i ta różnica powoduje szkodę. Ostatni rodzaj odpowiedzialności to sytuacja, w której producenci nie zapewniają odpowiednich ostrzeżeń i instrukcji użytkowania. Mogą to być wskazówki ogólne towarzyszące produktowi. Jeżeli instrukcje są dwuznaczne lub niewystarczające, produkt może nie być bezpiecznie używany. Mogą to być ponadto specjalne ostrzeżenia o niebezpieczeństwie, czyli specjalne procedury w sytuacjach awaryjnych, np. tablice w kokpicie, sposób ewakuacji itp.²⁷

²² P.J. Kolczynski, *Aviation Product Liability*, op. cit.; P. Dempsey, *Aviation Liability Law...*, op. cit., s. 29.

²³ P. Dempsey, *Aviation Liability Law...*, op. cit., s. 14.

²⁴ *Barker v. Lull Engineering Co.*, 20 Ca. 413, 573 P.2d 443, 143 Ca. Repr. 225 (1978).

²⁵ *Pouncey v. Ford Motor Co.*, 464 F.2d 957 (5th Cir. 1972).

²⁶ *Jackson v. Coast Paint & Lacquer Co.*, 499 F.2d 809 (9th Cir. 1974); P.J. Kolczynski, *Aviation Product Liability...*, op. cit.; P. Dempsey, *Aviation Liability Law...*, op. cit., s. 15–16.

²⁷ P.J. Kolczynski, *Aviation Product Liability...*, op. cit.; P. Dempsey, *Aviation Liability Law...*, op. cit., s. 16–24.

4. Dochodzenie roszczeń od producentów systemu TCAS z wypadku nad Überlingen

Rodziny zmarłych lotu Bashkirian Airlines 2937 pozwali producentów Honeywell 2000 TCAS, Honeywell i Aviation Communications and Surveillance Systems (ACSS) do sądu rejonowego w New Jersey w 2005 r. W październiku 2005 r. sąd ten odrzucił powództwo na podstawie doktryny FNC uznając, iż właściwy jest sąd pierwszej instancji w Barcelonie²⁸. W maju 2009 roku postępowanie sądowe rozpoczęło się w sądzie pierwszej instancji w Barcelonie, a powodowie twierdzili, że zastosowanie ma Konwencja haska oraz że zakres odpowiedzialności ma być oceniany zgodnie z prawem USA.

3 marca 2010 r. sąd pierwszej instancji w Barcelonie, na podstawie przepisów konwencji haskiej zastosował prawo prawa miejsca zamieszkania strony odpowiedzialnej: Arizona i New Jersey, uznając iż brakowało odpowiednich instrukcji i ostrzeżeń dla prawidłowego, efektywnego i satysfakcjonującego użytkownika systemu TCAS, zgodnie z jego logiką (*information defect*) oraz że te wady były jedną z przyczyn wypadku lotniczego nad Uberlingen²⁹. Wszystkie strony złożyły apelację.

Powodowie żądali uznania, że stworzony, zaprojektowany, wyprodukowany i wprowadzany do obrotu produkt (system TCAS II) był wadliwy i nie spełniał norm bezpieczeństwa nakładanych przez przemysł oraz przez obowiązujące przepisy. Produkt ten był niekompletny, niewystarczający i niezgodny z obowiązującymi przepisami, o czym pozwani wiedzieli co najmniej od 1995 roku, i mimo to nie zrobili nic w celu jego naprawienia, nawet jeśli byłoby to technicznie możliwe.

Pozwany Honeywell powołał się na art. 22 konwencji o jurysdykcji i wykonywaniu orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych, sporządzonej w Lugano dnia 16 września 1988 r.³⁰, według którego jeżeli przed sądy różnych państw zostaną wytoczone powództwa, które pozostają ze sobą w związku, sąd, przed który wytoczono powództwo później, może zawiesić postępowanie, o ile obydwie powództwa są rozpoznawane w pierwszej instancji. Ponadto sąd, przed który wytoczono powództwo później, może na wniosek strony stwierdzić brak swej jurysdykcji, jeżeli połączenie spraw pozostających ze sobą w związku jest dopuszczalne przez jego prawo, a sąd, przed który najpierw wytoczono powództwo, ma jurysdykcję w obu sprawach. Pozwani domagali się więc zawieszenia postępowania, dopóki skarga wniesiona przez tych samych powodów przeciwko agencji Skyguide przed sądami w Szwajcarii nie zostanie zakończona.

Ponadto, Honeywell twierdził, iż produkt nie był wadliwy oraz że instrukcje wydawane przez urządzenie po wykryciu ryzyka kolizji były prawidłowe, i gdyby były przestrzegane prawidłowo jak wskazano w instrukcji pilotów, wypadek

²⁸ Faat v. Honeywell Int'l (2005) WL2475701 (D.N.J Oct 2005, 2005).

²⁹ *Ibidem*.

³⁰ Dz.U. z dnia 18 lutego 2000 r.

nie miałyby miejsca, co oznacza, że niewydanie tzw. „Reversal Advisory” nie czyni produktu wadliwym, gdyż nie wywołuje żadnego niebezpieczeństwa i nie ma wpływu na nieodpowiednie działania lub zaniechania załogi. W zakresie odpowiedzialności za produkt, wymagane jest, aby istniał związek przyczynowy pomiędzy wadą produktu i poniesioną szkodą, a w analizowanej sprawie nie istnieje żaden związek przyczynowy między funkcjonowaniem urządzenia TCAS a szkodą. W związku z powyższym nie można stwierdzić, że szkoda została spowodowana przez urządzenie TCAS, co oznacza, że Konwencja Haska 1973 nie powinna mieć zastosowania. Według pozwanych, właściwym jest prawo niemieckie (*lex loci delicti commissi*), a prawo hiszpańskie może być stosowane pomocniczo. W obu przypadkach odpowiedzialność producenta jest ograniczona³¹.

ACSS twierdził, iż system TCAS nie jest wadliwym produktem w sensie legislacyjnym, ponieważ funkcjonował prawidłowo i jego instrukcje były poprawne. Oficjalny raport komisji badającej wypadek w żadnym punkcie nie zidentyfikował systemu TCAS jako przyczyny kolizji, a na pewno jako wadliwego produktu. System TCAS funkcjonował poprawnie, zgodnie ze specyfikacjami technicznymi. Wersja 7 systemu TCAS była najbardziej zaawansowaną wersją, potwierdzoną certyfikatem Federal Aviation Administration, co oznacza, że produkt spełniał aktualne wymagania prawno-naukowe w chwili wprowadzenia go na rynek ((...) *it represented the state of the art and science at the time of being launched on the market*). Wbrew temu co twierdzili powodowie, instrukcja TCAS stanowi jasno, w jaki sposób sygnały i dźwięki emitowane przez urządzenia TCAS mają być interpretowane, i wyraźnie wskazuje przypadki, w których system ma być traktowany priorytetowo w stosunku do innych systemów kontroli ruchu lotniczego. Piloci Tupolewa nie postąpili zgodnie z instrukcjami zawartymi w TCAS. Nie udowodniono, że *TCAS 2000 System Pilot's Guide* był kiedykolwiek konsultowany przez pilotów tupolewa oraz że ta instrukcja została włączona do ich instrukcji operacyjnych. *TCAS 2000 System Pilot's Guide* był certyfikowany i zatwierdzony przez FAA i był zgodne z normami ICAO i FAA w momencie wypadku³².

Powodowie wykazywali, że wypadku można było uniknąć, gdyby producent zrobił wszystko, co było konieczne i możliwe do poprawy bezpieczeństwa i usunięcia problemu, który został wykryty przez EUROCONTROL w ciągu dwóch lat poprzedzających wypadek i oznakowany jako SA01. Instrukcja TCAS powinna odnosić się do tzw. komend uchylających (*reverse mode*), który to tryb nie został aktywowany. Wkrótce po wprowadzeniu nowego produktu na rynek, producenci zdali sobie sprawę, że był problem z tzw. komendami uchylającymi (chodzi o nakazy uchylające poprzednie komendy w wyniku zmiany sytuacji). Powodowie wyraźnie twierdzili, że gdyby nie wadliwy system TCAS, Tupolew

³¹ Bashkirian Airlines Mid-Air Collision of 1 July 2012, Audiencia Provincial de Barcelona, Seccion Decimoseptima, Rollo num. 609/2010, Procedimiento Ordinario No. 424/2007, Sentencia num. 230/2012.

³² *Ibidem*.

zniżałby się zgodnie z instrukcjami ATC, a Boeing utrzymałby poziom lotu i oba samoloty minęłyby się z separacją pionową ponad 1000 stóp³³.

Ponadto, należało ustalić, czy zwykła osoba powinna się spodziewać, że urządzenie antykolizyjne wysokiej technologii wyda sygnał „odwrócenie”, aby uniknąć kolizji. Jeśli odpowiedź jest twierdząca, urządzenie należy uznać za niewystarczająco bezpieczne i producent powinien ponosić odpowiedzialność, ponieważ „reversal mode RA” nie został wygenerowany. Wskazywano także na wadę produkcyjną, ponieważ obiektywne warunki zostały spełnione aby aktywować „reversal mode RA”, czyli separacja pionowa wyniosła więcej niż 100 stóp, ale alarm nie został aktywowany. Oba samoloty zniżały się przez cały czas, w ciągu około 30 sekund przed zderzeniem z prędkością powyżej 1000 stóp na minutę, sięgającą nawet 2200 stóp na minutę w przypadku Tupolewa i 4200 stóp na minutę w przypadku Boeinga. Gdyby system działał prawidłowo, „reversal mode RA” zostałby aktywowany na więcej niż 20 sekund przed kolizją kiedy to samoloty były wciąż 10 km od siebie. Jednak „reversal mode RA” nie został aktywowany i doszło do wypadku. Tupolew nie był w stanie aktualizować informacji w TCAS co sekundę, co było wymagane.

W trakcie procesu sąd, korzystając z raportu końcowego German Federal Bureau of Aircraft Accident Investigation (BFU) oraz opinii ekspertów wyjaśniających szczegóły techniczne funkcjonowania systemu TCAS zmierzał do ustalenia, czy produkt ten był wadliwy. Raport końcowy BFU stwierdza, iż instrukcje operacyjne zawierały przepisy dotyczące postępowania z systemem TCAS, jednakże nie było dokładnego opisu zadań poszczególnych członków załogi. Dodatkowo instrukcja operacyjna TU154M wskazywała, iż służby kontroli lotów mają priorytet w sytuacji zagrożenia kolizją. W raporcie końcowym uznano, iż zintegrowanie systemu TCAS II z procedurami w lotnictwie było niewystarczające i nie oddawało w pełni zasad funkcjonowania tego systemu. Regulacje dotyczące TCAS II opublikowane przez ICAO, producenta systemu TCAS i operatorów lotniczych nie były standaryzowane, były natomiast niekompletne i częściowo sprzeczne³⁴.

W raporcie końcowym powstało zalecenie skierowane do producenta TCAS (do USA), które nakazywało przeredagowanie instrukcji operacyjnej tak, aby oddawała ona filozofię systemu i międzynarodowe zasady stosowania TCAS³⁵.

Pojawia się tu problem wykorzystywania w procesie sądowym faktów ustalonych podczas prowadzenia postępowania zmierzającego do ustalenia przyczyny wypadku lotniczego. W prawie lotniczym zasadą jest, iż celem takiego postępowania jest obiektywne określenie przyczyny wypadku i wydanie zaleceń

³³ *Ibidem*.

³⁴ Raport dostępny na stronie: http://web.archive.org/web/20070123052035/http://www.bfu-web.de/cln_003/nn_53140/EN/Publications/Investigation_20Report/2002/Report_02_AX001-1-2_C3_9C-berlingen_Report,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Report_02_AX001-1-2_Überlingen_Report.pdf.

³⁵ *Ibidem*.

profilaktycznych, aby w ten sposób zapobiegać w przyszłości takim zdarzeniom, bez orzekania co do winy lub odpowiedzialności, jak w przypadku postępowania sądowego³⁶. Aneks 13 Konwencji chicagowskiej z 1944 r. wskazuje, iż państwo prowadzące badanie wypadku lub incydentu nie ujawnia wskazanych w załączniku dokumentów dla celów innych niż badanie wypadku lub incydentu, chyba że odpowiednie władze danego Państwa odpowiedzialne za wymiar sprawiedliwości ustalą, że ich ujawnienie jest korzystniejsze niż wewnętrzne i międzynarodowe negatywne skutki, które takie działanie może spowodować dla przedmiotowego badania lub jakichkolwiek przyszłych badań. Do takich dokumentów należą:

- wszelkie oświadczenia osób uzyskanych w toku badania przez organa prowadzące badanie;
- wszelka korespondencja między osobami zaangażowanymi w eksploatację statku powietrznego;
- dane medyczne lub prywatne, dotyczące osób uczestniczących w wypadku lub incydencie;
- zapisy pokładowych rejestratorów dźwięku i ich stenogramów;
- zapisy i stenogramy zapisów z organów kontroli ruchu lotniczego;
- zapisy obrazu z kabiny pilotów i żadna część stenogramów z takich zapisów;
- opinie wyrażane w analizie informacji, łącznie z informacjami z rejestratorów parametrów lotu.

Obecnie obowiązujące rozporządzenie 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im reguluje sposób postępowania z dowodami, a także zasady zachowania tajemnicy przez pracowników organu badającego. Wymienia ponadto grupy dowodów, których nie wolno wykorzystywać do celów innych niż badanie zdarzenia lotniczego (m.in. oświadczeń, informacji prywatnych, medycznych, nagrań, zgłoszeń zdarzeń lotniczych itd.). Jednakże wymiar sprawiedliwości lub organ właściwy do podejmowania decyzji w sprawie ujawnienia zapisów może zdecydować, że korzyści wynikające z ujawnienia zapisów do innych celów zgodnych z prawem przewyższają negatywny krajowy i międzynarodowy wpływ, jaki działanie to mogłoby wyrzucić na bieżące lub przyszłe badanie zdarzeń lotniczych. Jeśli chodzi natomiast o udostępnienie tych zapisów innym państwom, może to nastąpić wówczas, gdy prawo krajowe państwa przekazującego dopuszcza taką możliwość. Przetwarzanie lub ujawnianie zapisów otrzymanych w wyniku takiego przekazania przez organy państwa członkowskiego otrzymującego jest dopuszczalne jedynie po uprzednim

³⁶ Badanie wypadków i incydentów lotniczych, Załącznik 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Dziennik Urzędowy Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zał. do nru 1, poz. 6 z dnia 27 lutego 2004 r.); Rozporządzenie 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im (Dz. Urz. UE, seria L, nr 295 z 12 listopada 2010 r.).

zasięgnięciu opinii państwa przekazującego i z zastrzeżeniem przepisów prawa krajowego państwa członkowskiego otrzymującego³⁷.

W 2012 r. Sąd apelacyjny w Barcelonie, na podstawie przepisów konwencji haskiej zastosował prawo miejsca zamieszkania strony odpowiedzialnej: Arizona i New Jersey, uznając że pozwani wadliwie zaprojektowali i wykonali urządzenia TCAS, które przyczyniły się do wypadku oraz że wiedzieli o nieprawidłowości, ale nie podjęli żadnych działań w celu poprawy bezpieczeństwa. Podręcznik użytkownika produktu również był niewystarczający. Sąd nakazał wypłatę przez pozwanych tytułem odszkodowania i zadośćuczynienia na rzecz powodów na łączną kwotę 66,5 mln dolarów³⁸.

5. Zakończenie

Problematyka odpowiedzialności za szkody spowodowane przez wadliwy produkt lotniczy jest dość specyficzna na tle innych rodzajów odpowiedzialności w prawie lotniczym.

W przeciwieństwie bowiem do reżimu odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkody spowodowane pasażerom³⁹ oraz reżimu odpowiedzialności osoby eksploatującej statek powietrzny za szkody spowodowane osobom trzecim na ziemi⁴⁰, nie jest uregulowana żadną konwencją międzynarodową. Roszczenia odszkodowawcze będą więc zgłaszane na podstawie prawa krajowego. O tym, które prawo krajowe będzie właściwe, może stanowić Konwencja o prawie właściwym w przypadku odpowiedzialności za wadliwe produkty sporządzona w Hadze w dniu 2 października 1973 r., której przepisy dają wiele możliwości. Konwencja przewiduje, że państwo, którego prawo zostało wybrane na podstawie przepisów konwencji jako właściwe nie musi być państwem, które ratyfikowało konwencję. Taka też sytuacja miała miejsce w opisywanej w artykule sprawie dotyczącej dochodzenia roszczeń z tytułu śmierci osób bliskich w wypadku lotniczym nad Überlingen. Pomimo, iż USA nie ratyfikowały konwencji, sąd pierwszej instancji w Barcelonie, na podstawie jej przepisów zastosował prawo miejsca zamieszkania strony odpowiedzialnej: Arizona i New Jersey, które są zdecydowanie bardziej korzystne dla poszkodowanych. Konwencja haska wiąże jednak niewielką liczbę państw, więc może mieć mniejsze znaczenie praktyczne.

W USA oskarża się wręcz sądy o doprowadzanie przemysłu do wyginięcia. Jest to wynikiem wprowadzenia zasady ryzyka (*strict liability*) w zakresie odpowiedzialności producentów i pojawiającej się tendencji do utożsamiania statku

³⁷ A. Konert (red.), *Aspekty prawne badania wypadków lotniczych*, Warszawa 2013, s. 17 i n.

³⁸ Bashkirian Airlines Mid-Air Collision of 1 July 2012, Audiencia Provincial de Barcelona, Seccion Decimoseptima, Rollo num. 609/2010, Procedimiento Ordinario No. 424/2007, Sentencia num. 230/2012.

³⁹ A. Konert, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*, op. cit.

⁴⁰ A. Konert, *Odpowiedzialność za szkodę spowodowaną ruchem statku powietrznego*, Warszawa 2014.

powietrznego z innymi produktami konsumenckimi, jak pralka, kosmetyki, czy zabawki⁴¹. Można się zastanowić, czy wyrok w sprawie Überlingen zapoczątkuje taką praktykę także i w Europie.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRODUCENTA SYSTEMÓW ANTYKOLIZYJNYCH ZA SZKODY SPOWODOWANE PRZEZ WYPADEK LOTNICZY NAD ÜBERLINGEN

Streszczenie

Odpowiedzialność cywilna z tytułu wadliwości produktu lotniczego to odpowiedzialność za szkody na osobie i w mieniu spowodowane wadliwym projektem lub wadliwym wytworzeniem produktów lotniczych, dostawą wadliwych materiałów lub brakiem ostrzeżeń o ewentualnych szkodach, które mogą powstać na skutek używania produktów lotniczych. Artykuł ma na celu omówienie podstawowych zasad tej odpowiedzialności, głównie według prawa amerykańskiego, na przykładzie wypadku nad Überlingen – jednego z największych wypadków lotniczych w historii europejskiego lotnictwa cywilnego, w którym zderzyły się dwa samoloty, a śmierć poniosło 71 osób, w tym 47 dzieci.

Słowa kluczowe: *odpowiedzialność producenta, produkt lotniczy, wadliwość produktu lotniczego, katastrofa lotnicza nad Überlingen*

LIABILITY OF THE PRODUCER OF ANTI-COLLISION SYSTEMS FOR DAMAGE CAUSED BY ÜBERLINGEN MID-AIR COLLISION

Summary

Liability for aeronautical product defectiveness means liability for damage to a person and property caused by a defective design or production of aeronautical products, supply of defective materials or the lack of warnings informing about possible damage that can result from the use of aeronautical products. The article aims to discuss main principles of that liability, especially in accordance with American law and exemplified by the air collision over Überlingen – one of the biggest plane

⁴¹ P.J. Kolczynski, *Aviation Product Liability*, October 19, 2001, <http://www.avweb.com/news/avlaw/181885-1.html?redirected=1>

3/2015

crashes in the history of the European civil aviation – in which two planes collided taking the death toll of 71 people, including 47 children.

Key words: producer's liability, aeronautical product, aeronautical product defectiveness, Überlingen mid-air collision

LA RESPONSABILITÉ DU PRODUCTEUR DES SYSTÈMES ANTICOLLISION POUR LES DOMMAGES CAUSÉS PAR L'ACCIDENT AÉRIEN À UBERLINGEN

Résumé

La responsabilité civile du titre de la defectuosité du produit d'aviation est une responsabilité vue les dommages sur la personne et sur les biens causés par le projet defectué ou par l'exécution defectueuse des produits d'aviation, le transport des matériaux defectueux ou le manque d'avertissements sur les dommages éventuels qui peuvent se faire en conséquence d'employer certains produits d'aviation. L'article présent a pour but de montrer quelques principes de cette responsabilité, en principe d'après la loi américaine prenant comme exemple l'accident à Überlingen – un des plus grand accident aérien dans l'histoire de l'aviation civile européenne où deux avions sont entrés en collision et à la suite de cet accident 71 personnes ont été mortes, y compris 47 enfants.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ СИСТЕМ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ ЗА УЩЕРБ, ВЫЗВАННЫЙ АВТОКАТАСТРОФЕЙ НАД ЮБЕРЛИНГЕН

Резюме

Гражданская ответственность за неисправное авиационное оборудование – это ответственность за вред, нанесённый в отношении лица и имущества, вызванный ошибочным проектом либо дефектным производством авиационного оборудования, поставкой бракованных материалов либо отсутствием предупреждений относительно возможного вреда, который может возникнуть в результате использования авиационного оборудования. Цель данной статьи – рассмотрение основных принципов данной ответственности, в основном в соответствии с законодательством США, например, в случае с Юберлинген – одной из крупнейших авиакатастроф в истории европейской гражданской авиации, в которой столкнулись два самолёта и погибли 71 человек, из них 47 детей.