

Safety and security. Odpowiedzialność cywilna zarządzającego portem lotniczym

Safety and security. Civil liability of airport operator

Sylwia Kaczyńska

Dr nauk prawnych

Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu

Sylwia.kaczynska@onet.eu

Streszczenie: Zarządzający portem lotniczym zobowiązany jest do podejmowania licznych działań mających na celu uniknięcie sytuacji kryzysowej czy powstania szkody na osobie lub w mieniu podmiotów operujących na lotnisku, a także pasażerów. Komfortowa i sprawna obsługa musi współgrać z wartością nadrzędną jaką jest bezpieczeństwo. Przedmiotem referatu będzie analiza obowiązków zarządzającego portem lotniczym w obszarze bezpieczeństwa (safety i security) w kontekście jego odpowiedzialności cywilnej z tytułu czynu niedozwolonego. Możliwe źródła oraz zasady odpowiedzialności zarządzającego zostaną przedstawione na przykładzie procesu obsługi pasażera w porcie lotniczym

Słowa kluczowe: Zarządzający; Port lotniczy; Odpowiedzialność cywilna; Pasażer

Abstract: The airport operator is required to undertake numerous actions to avoid a crisis situations or personal injury and property damage of airport users as well as passengers. Comfortable and efficient service must be in harmony with the superior value - safety and security. The paper subject is an analysis of the responsibilities of the airport operator in the area of safety and security in the context of its civil liability in tort. Possible sources and principles of airport operator liability will be illustrated by the example of the passengers services process at the airport.

Keywords: Airport operator; Airport; Civil liability; Passenger

Port lotniczy często na zewnątrz postrzegany jest jako jeden podmiot. W sensie funkcjonalnym nie jest to oczywiście błędem, gdyż aby port lotniczy mógł prawidłowo funkcjonować niezbędne jest współdziałanie podmiotów i realizacja procedur powszechnie obowiązujących, jak i właściwych dla danego lotniska. Należy jednak podkreślić, że port lotniczy nie posiada osobowości prawnej, natomiast posiadają ją podmioty realizujące zadania w porcie lotniczym. Każdy z podmiotów, w tym agent handlingowy, przewoźnik czy inne podmioty, ma przypisane określone działania i odpowiedzialność z tym związaną.

Zarządzanie lotniskiem użytku publicznego, zgodnie z art. 174 ust. 1 Ustawy Prawo lotnicze [31] obejmuje świadczenie usług lotniczych związanych ze startem, lądowaniem i postojem statków powietrznych, wykonywanych na rzecz przewoźników lotniczych oraz innych użytkowników statków powietrznych. Zarządzający świadczy więc usługi na rzecz różnych podmiotów – przewoźników, agentów handlingowych, a także – w niektórych przypadkach – bezpośrednio na rzecz pasażerów. Pod-

czas świadczenia tych usług może dojść do wyrządzenia szkody na osobie lub w mieniu implikującej odpowiedzialność cywilną zarządzającego portem lotniczym. W obrębie prawa lotniczego brak jest jednak przepisów regulujących to zagadnienie, w przeciwieństwie do odpowiedzialności cywilnej przewoźnika [45, 25, 18]. Wyjątek stanowi obsługa pasażerów niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej – PRM [ang. *Passengers with Reduced Mobility*], w zakresie której obowiązki i odpowiedzialność zarządzającego ustanawia rozporządzenie Nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą [27]. W pozostałym zakresie obowiązki zarządzającego wobec pasażerów można wysnuć z przepisów prawa lotniczego lub z innych, w których obszarze oddziaływania znajduje się zarządzający. Natomiast kwestia odpowiedzialności cywilnej zarządzającego, w szczególności zasad tej odpowiedzialności, znajdzie rozstrzygnięcie w prawie krajowym, na gruncie przepisów prawa cywilnego.

Zakres działalności zarządzającego

Zarządzanie portem lotniczym obejmuje zarówno działania o charakterze operacyjnym, tradycyjnie wpisane w ten rodzaj aktywności, jak również działania o charakterze biznesowym, komercyjnym, które obecnie stanowią równie istotny obszar aktywności zarządzającego portem lotniczym (obecnie, w zależności od portu lotniczego, przychody z działalności komercyjnej dla portów lotniczych wynoszą nawet do 50% ich przychodów) [4]. Zadania zarządzającego obrazuje klasyczny podział usług świadczonych w portach lotniczych, tj. usługi lotniskowe i pozalotniskowe. Usługi pozalotniskowe (ang. *non-aviation*), obejmują szeroki zakres usług handlowych, w tym usługi parkingowe, sprzedaż detaliczną w sklepach w strefie ogólnodostępnej (ang. *landside*) oraz w strefie zastrzeżonej (ang. *airside*), w tym sklepy wolnocłowe (ang. *duty free*), usługi gastronomiczne, kantory. Usługi te są pochodną podstawowej działalności, do jakiej powołani są zarządzający, czyli usług lotniskowych. Można wyróżnić także usługi pośrednio lub w ogóle nie związane z podstawową dzia-

łałnością portów lotniczych, jak usługi reklamowe, wynajem powierzchni, usługi hotelowe, czy rozrywkowe (kina, wyścigówki) [9].

W zakresie usług lotniskowych (aeronaucznych) świadczonych przez porty lotnicze mieszczą się zarządzanie portem lotniczym (operacyjne ujęcie) oraz usługi obsługi naziemnej. Podstawowa działalność zarządzających portami lotniczymi obejmuje właśnie działalność lotniskową, której bezpośrednimi beneficjentami są użytkownicy portu lotniczego, czyli przewoźnicy, agenci handlingowi, inne podmioty. Natomiast pasażerowie są bezpośrednimi beneficjentami działalności pozalotniskowej, związanej z zarządzaniem infrastrukturą terminalową i parkingową. Jest to rodzaj działalności typowej dla przedsiębiorstw i instytucji zarządzających infrastrukturą, i obejmuje on m.in. utrzymanie parkingów, infrastruktury budynków przeznaczonych pod funkcje komercyjne i biurowe, powierzchni przed tymi budynkami [12, rozdz. II i literatura tam przywołana].

Należy podkreślić, że przewoźnicy czy inni użytkownicy lotniska korzystają z infrastruktury na podstawie stosunków umownych (w tym per facta concludentia, tj. podmiot decydujący się na skorzystanie z usług portu lotniczego przyjmuje jego ofertę, którą jest m.in. tabela opłat lotniskowych) [32, s.275; 12, s. 217-219, 33]. Pasażera natomiast co do zasady nie łączy stosunek umowny z zarządzającym, a korzysta on z infrastruktury z uwagi na zawartą z przewoźnikiem umowę przewozu.

Otoczenie prawne

Działalność powyższa, a w szczególności usługi lotniskowe, podlegają szerokim regulacjom prawnym. Na gruncie międzynarodowym należy wskazać Konwencję chicagowską z 1944 r. [19] i stworzony na jej podstawie system chicagowski. Szczegółowe postanowienia dotyczące kwestii operacyjnych, w tym obowiązków nałożonych na zarządzających portami lotniczymi, znalazły się w załącznikach technicznych do konwencji. W kontekście tematyki niniejszego referatu należy wskazać w szczególności Załącznik 14, Lotniska, Tom. I Projektowanie i eksploatacja lotnisk [42], Załącznik 17, Ochrona Międzynarodowego Lotnic-

stwa Cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji [43], Załącznik 19, Zarządzanie bezpieczeństwem [44]. Prawo europejskie znacznie szerzej i szczegółowo reguluje kwestie operacyjne zarządzania portem lotniczym [14, 22, 28]. Polskie prawo lotnicze w pełni dostosowane do prawa europejskiego i międzynarodowego, opiera się na Ustawie z 3.07.2002 r. prawo lotnicze. Celem tych regulacji jest zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim podmiotom korzystającym z infrastruktury lotniskowej. Bezpieczeństwo to ma dwa wymiary, czemu wyraz daje art. 80 polskiej ustawy lotniczej. Zgodnie z brzmieniem art. 80 PrLot „Zarządzający lotniskiem odpowiada za bezpieczną eksploatację lotniska, w tym za nałożone na niego zadania związane z ochroną lotniska”. Pojęcie „bezpiecznej eksploatacji lotniska” obejmuje swym zakresem znaczeniowym zatem nie tylko kwestie bezpieczeństwa operacyjnego (*safety*), ale także bezpieczeństwa antyterrorystycznego (*security*). Należy jednocześnie przyjąć, że wymóg bezpiecznej eksploatacji lotniska dotyczy zarówno działań o charakterze stricte lotniskowym jak i z zakresu *non-aviation*, gdzie zarządzający odpowiada jak właściciel lub zarządca nieruchomości [12, Rozdział IV, Odpowiedzialność deliktowa zarządzającego portem lotniczym].

Należy wspomnieć także o trzecim obszarze odpowiedzialności zarządzającego portem lotniczym, który można określić odpowiedzialnością korporacyjną. Zarządzanie portem lotniczym stanowi działalność gospodarczą i w tym zakresie podlega przepisom prawa gospodarczego. Uwarunkowania sektorowe wynikają z przepisów prawa lotniczego, które określa nie tylko zakres obowiązków podmiotów zarządzających lotniskami, ale także warunki, jakie podmioty muszą spełnić, aby móc wykonywać przedmiotową działalność (Zgodnie z art. 173 pr. lotn. stanowi, że uzyskania zezwolenia wymaga wykonywanie działalności gospodarczej na lotniskach użytku publicznego w zakresie zarządzania lotniskiem, a nadto przepisy prawa lotniczego określają szczegółowe warunki uzyskania zezwolenia oraz zasady wykonywania działalności gospodarczej przez zarządzających portami lotniczymi.). Prawo gospodarcze określa uwarunkowania prowadzenia działalno-

ści gospodarczej w wymiarze nie operacyjnym, ale ekonomicznym. Pojawia się tutaj także kwestia własności, która jest przedmiotem polityki państwa [2; 45, s. 365]. W Polsce zarządzający lotniskami użytku publicznego funkcjonują w formie spółek prawa handlowego (z wyjątkiem zarządzającego Lotniskiem Chopina, którym jest przedsiębiorstwo państwowe), których cechą charakterystyczną jest dążenie do osiągnięcia zysku [29]. Tym samym z jednej strony zarządzający muszą realizować nałożone na nich zadania wynikające z regulacji sektorowych, z drugiej strony muszą dążyć do zaspokojenia potrzeb pasażerów i użytkowników lotniska, a także kontrahentów i interesariuszy, a jednocześnie muszą wypełnić ciężące na nich obowiązki wynikające z regulacji prawa gospodarczego, które sprowadzają się do racjonalnego i efektywnego finansowo i organizacyjnie zarządzania przedsiębiorstwem. Obowiązki zarządzających generują znaczne koszty [34, 35], a możliwość przychodów jest często uwarunkowana czynnikami niezależnymi od nich, jak potencjał regionu. Bezpieczeństwo jest jednak nadrzędną wartością, co pokazuje system prawa lotniczego ukierunkowany na realizację tej wartości, m.in. poprzez konieczność uzyskania przez zarządzającego lotniskiem użytku publicznego certyfikatu. Jego wydanie poprzedzone jest procesem certyfikacji, który jest sprawdzeniem trwałej zdolności podmiotu do bezpiecznego wykonywania działalności (art. 160 ust 2 PrLot) [25]. Ujednoliconą procedurę certyfikacji obowiązuje od dnia 1 stycznia 2015 r. na wszystkich lotniskach europejskich spełniających wymagania rozporządzenia Rozporządzenie KE nr 139/2014.

Odpowiedzialność cywilna zarządzającego – źródło

Zdarzenie powodujące szkodę może wystąpić w każdym z obszarów działalności zarządzającego, jednakże obszar bezpieczeństwa operacyjnego portu (*safety*) oraz obszar zapobiegania aktom bezprawnej ingerencji (*security*) są najbogatszym źródłem powstania szkody na osobie lub w mieniu.

W obszar *safety* wchodzi działania związane z zapewnieniem bezpieczeństwa operacyjnego w porcie lotniczym,

w tym np. utrzymanie powierzchni pola ruchu naziemnego - drogi startowej, dróg kołowania i stanowisk postojowych, prowadzenie polityki zapobiegania zdarzeniom z przyrodą ożywioną czy zarządzanie płytą postojową i bezpieczeństwem na płycie postojowej.

Obszar *security* obejmuje wszelkie działania związane z zapobieganiem aktom bezprawnej ingerencji, w tym właściwe zorganizowanie kontroli osób, bagażu, ładunków, poczty, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego w związku z przewozem lotniczym lub w obszarze przejść ze strefy ogólnodostępnej do strefy zastrzeżonej lotniska, zorganizowanie systemu przepustowego, patrolowanie lotniska.

W zakresie działań zarządzającego stanowiących działalności okołolotniskową może dojść do zdarzeń powodujących szkodę wynikających z niewłaściwego utrzymania powierzchni przed terminalami (np. oblodzenie), infrastruktury terminala (np. brak przeglądów wind, schodów ruchomych, a także niewłaściwe oznaczenie powierzchni po umyciu posadzki), utrzymanie infrastruktury parkingów (np. nieodśnieżone i oblodzone powierzchnie, niesprawny szlaban). W tym obszarze zarządzający winien przestrzegać powszechnie obowiązujących przepisów prawa, które zawierają normy adresowane do każdego typowego przedsiębiorstwa zarządzającego powierzchniami, w tym powierzchniami komercyjnymi.

Odpowiedzialność cywilna w ujęciu terytorialnym

Mówiąc o obowiązkach zarządzającego portem lotniczym, a także jego ewentualnej odpowiedzialności cywilnej, należy określić obszar terytorialny, będący w zakresie jego kompetencji. Definicję lotniska wprowadza Konwencja chicagowska w Aneksie 14. Zamieszczona jest ona także w kilku aktach unijnych oraz w polskiej ustawie, jednakże po analizie aktów prawnych w kontekście odpowiedzialności cywilnej zarządzającego portem lotniczym, w tym wobec pasażerów, należy przywołać definicję zawartą we wspomnianym rozporządzeniu Nr 1107/2006, zgodnie z którą „*port lotniczy oznacza teren przystosowany do lądowania, startowania i manewrów stat-*

ków powietrznych, łącznie z urządzeniami pomocniczymi niezbędnymi do wykonywania tych manewrów w warunkach ruchu lotniczego oraz świadczenia usług lotniczych, w tym urządzenia pomocnicze potrzebne do świadczenia handlowych przewozów pasażerskich” (art. 2 pkt j rozporządzenia Nr 1107/2006). Rozporządzenie Nr 1107/2006 wprowadza także definicję parkingu samochodowego w porcie lotniczym, którym jest „*parking samochodowy znajdujący się w granicach portu lotniczego lub pod bezpośrednią kontrolą organu zarządzającego portem lotniczym, który służy bezpośrednio pasażerom korzystającym z tego portu lotniczego*” (art. 2 pkt k Rozporządzenia Nr 1107/2006). Podsumowując, obszarem, na którym zarządzający będzie zobowiązany do podejmowania działań ukierunkowanych na bezpieczeństwo jego użytkowników, w tym pasażerów, oraz gdzie może powstać jego odpowiedzialność odszkodowawcza jest teren portu lotniczego obejmujący strefę ogólnodostępną (ang. *landside*) oraz strefę zastrzeżoną (ang. *airside*), w tym parkingi lotniskowe, terminale i powierzchnie przed terminalami, w tym te w strefie zastrzeżonej. Odpowiedzialność ta wykracza czasami także poza teren portu lotniczego, czego przykładem jest zapobieganie sytuacjom kryzysowym z przyrodą ożywioną, które mieszczą się w ramach obowiązków zarządzającego związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa operacyjnego (ang. *safety*). Zgodnie z Podręcznikiem Służb Lotniskowych Doc 1937 [3], zderzenie z ptakiem na wysokości 0-60 m (0-200 stóp) podczas lądowania i na wysokości 0-150 m (0-500 stóp) podczas startu należy uznać jako mające miejsce na lotnisku. Jeśli zatem dojdzie do kolizji na tej wysokości, a zarządzający nie wypełni nałożonych na niego obowiązków, będzie podmiotem odpowiedzialnym za szkodę [16, 8].

Podstawa odpowiedzialności cywilnej zarządzającego

Pomijając kwestie odpowiedzialności kontraktowej zarządzającego, omówienia wymaga kwestia odpowiedzialności cywilnej zarządzającego z tytułu deliktu [21, 23]. Bez wdawania się w tym miejscu w rozważania teoretyczno-prawne w tym obszarze [12, Rozdział III; 46], należy

wskazać, że podstawę odpowiedzialności zarządzającego z tytułu czynu niedozwolonego stanowi art. 415 kodeksu cywilnego. Zarządzający odpowiada na zasadzie winy, tym samym, aby pociągnąć go do odpowiedzialności należy wykazać winę zarządzającego. Podobnie przewoźnik czy inny użytkownik lotniska, który ponosząc koszty związane z wypłatą odszkodowań, czy naprawą sprzętu, w tym samolotu (np. po zderzeniu z ptakiem), występuje z roszczeniem regresowym do zarządzającego. Warto wspomnieć, że zarządzający winien wykonywać swoją działalność z zachowaniem zasad należytej staranności, jaka wymagana jest od profesjonalisty, który zarządza obiektem użytku publicznego i świadczy usługi na rzecz przewoźników i innych użytkowników lotniska. Przy czym w literaturze podkreśla się, że nie tylko niedołożenie zasad należytej staranności, ale także brak wiedzy, umiejętności, nieuwaga będą stanowiły o winie profesjonalisty [5]. Dlatego tak ważne są procedury, właściwa organizacja pracy zapewniająca jej wysoką jakość, właściwe zagospodarowanie i przygotowanie infrastruktury.

Wobec dużej ilości podmiotów funkcjonujących na lotnisku, warto wspomnieć o nałożonym na zarządzającego w ramach SMS (ang. *Safety Management System*) obowiązku zapewnienia bezpiecznego użytkownika i obsługi technicznej lotniska, który może zostać wypełniony jedynie poprzez kompleksowe uregulowanie, wdrożenie i funkcjonowanie tego obszaru w porcie lotniczym oraz współdziałanie wszystkich podmiotów funkcjonujących na lotnisku. W sposób naturalny to właśnie zarządzający jest podmiotem koordynującym działania w tym zakresie oraz spajającym wszystkie służby i ich procedury. Zgodnie z Załącznikiem II do rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającego wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 [25], zarządzający zobowiązany jest zapewnić, m.in. by system zarządzania lotniskiem uwzględniał koordynację i współdziałanie z procedurami bezpieczeństwa innych organizacji działających lub świadczących usługi na terenie lotniska, a organizacje

te posiadały procedury bezpieczeństwa zgodne ze stosownymi wymaganiami. Wszystkie procedury, a także kwestie organizacyjne, których adresatem są nie tylko pracownicy zarządzającego portem lotniczym, ale także wszystkie podmioty funkcjonujące na lotnisku, ujęte są w instrukcji operacyjnej lotniska. Jest to podstawowy dokument obowiązujący na lotnisku, zawierający niezbędne elementy pozwalające zapewnić bezpieczeństwo operacji lotniczych. W zakresie security takim dokumentem jest plan ochrony lotniska. Zarządzający winien posiadać potwierdzenie, że podmioty te zapoznały się z procedurami.

Rozwiązanie to przypomina funkcjonujący w prawie polskim wynikający z art. 208 § 1 Kodeksu pracy obowiązek współpracy pomiędzy różnymi pracodawcami, jeśli w tym samym miejscu wykonują pracę pracownicy zatrudnieni przez tych pracodawców. Pracodawcy ci mają m.in. obowiązek wyznaczyć koordynatora sprawującego nadzór nad bezpieczeństwem i higieną pracy wszystkich pracowników zatrudnionych w tym samym miejscu. Przepisy dotyczące SMS nie zwalniają zarządzającego z tego obowiązku, co jest oczywiste, gdyż dotyczą one dwóch różnych obszarów odpowiedzialności.

Opowiedzialność wobec przewoźnika i innych użytkowników lotniska

Jedynie nadmieniając w przedmiocie odpowiedzialności wobec w/w podmiotów, pomijając także kwestie odpowiedzialności ubezpieczyciela (zarządzający nie ma obowiązku ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej), zarządzający może ponosić odpowiedzialność cywilną z tytułu szkody jeśli nie dopełni wymaganych prawem obowiązków nałożonych na niego. Jak wskazano powyżej, jako profesjonalista musi dołożyć należytej staranności przy prowadzeniu swojej działalności. Bardzo dobry przykładem jest zakres zadań w obszarze zapobiegania sytuacjom kryzysowym z przyrodą ożywioną, w tym zderzeniach z ptakami. Podręcznik służb lotniskowych doc 9137, oprócz standardowych czynności jak inspekcje i utrzymanie drogi startowej i dróg kołowania, zaleca zarządzającemu kompleksowe podejście

do zagadnienia, w tym prowadzenie działań formalnoprawnych i organizacyjnych (np. powołanie koordynatora ds. ożywionych), technicznych (np. wykos trawy, przegląd budynków celem usunięcia gniazd), działania zewnętrzne (w tym w zakresie planów zagospodarowania przestrzennego, celem np. uniknięcia lokalizacji pól uprawnych, czy wysypisk śmieci w okolicy lotniska) [12, s. 144-146]. Jedynie właściwe wypełnienie zadań w każdym obszarze pozwoli zarządzającemu na uwolnienie się od odpowiedzialności cywilnej w przypadku wystąpienia szkody.

Opowiedzialność wobec pasażera

Jak wskazano powyżej, zagadnienie to jest o tyle ciekawe, że co do zasady pomiędzy pasażerem a zarządzającym nie dochodzi do zawarcia umowy w trakcie podróży pasażera, a jasno sprecyzowane obowiązki zarządzającego wobec pasażerów dotyczą wyłącznie pasażerów o statusie PRM, i to już od chwili pojawienia się na lotnisku w tzw. punkcie przylotu i odlotu [10]. Z uwagi na zakres tej regulacji, jest to jednak zagadnienie wymagające odrębnego omówienia [13].

Parking

Jeśli pasażer korzysta z parkingu zarządzanego przez zarządzającego portem lotniczym, wówczas powstaje stosunek umowny pomiędzy tymi podmiotami. Korzystanie z parkingu odbywa się na zasadach określonych w regulaminach (*per facta concludentia*), które zawierają cennik usług parkingowych. W wyniku zawarcia tej umowy Zarządzający jest zobowiązany do zapewnienia miejsca parkingowego na właściwie przygotowanej infrastrukturze parkingowej. Niezależnie jednak od zawarcia umowy na usługę parkingową, zarządzający zobowiązany jest dbać o nią w sposób zapewniający bezpieczne z niej korzystanie (np. poprzez odśnieżanie). Uszkodzenie samochodu na terenie parkingu lotniskowego może prowadzić do odpowiedzialności zarządzającego. Podobnie poślizgnięcie się na jego terenie pieszego pasażera także może być przyczynkiem do odpowiedzialności cywilnej zarządzającego.

Terminale

Na dalszym etapie drogi po terenie portu lotniczego pasażer korzysta z infrastruktury, przemieszczając się z parkingu do terminala, po terminalach, z terminala do samolotu. Korzystanie z tej infrastruktury także objęte jest określonymi zasadami w formie przepisów porządkowych, których pasażer musi przestrzegać [15]. Z drugiej strony zarządzający zobowiązany jest utrzymywać całą wymienioną infrastrukturę w sposób zapewniający bezpieczne z niej korzystanie, tj. zobowiązany jest dokonywać przeglądu wind, schodów ruchomych, oznaczać miejsca, gdzie powierzchnia może być mokra, dbać o odśnieżenie i odlodzenie powierzchni. Są to zadania, których bezpośrednimi beneficjentami są pasażerowie. W razie zdarzenia powodującego szkodę, przy braku zachowania zasad prawidłowego utrzymania infrastruktury, zarządzający będzie odpowiedzialny wobec pasażera z tego tytułu.

Bagaż

Pasażer nadaje bagaż rejestrowany na stanowisku *check-in*, co często błędnie postrzegane jest jako powierzenie bagażu zarządzającemu portem lotniczym. Artykuł 17 ust. 2. Konwencji montrealskiej z 1999 r. [20] stanowi, że przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie zniszczenia, zaginięcia lub uszkodzenia bagażu zarejestrowanego, jeżeli wydarzenie powodujące powyższe sytuacje miało miejsce na pokładzie statku powietrznego lub gdy zarejestrowany bagaż pozostawał pod opieką przewoźnika. Kluczowe jest rozumienie pojęcia „pod opieką przewoźnika”. Przewoźnik przejmuje bagaż rejestrowany pod swoją opiekę w chwili jego zarejestrowania, czyli nadania go w miejscu odprawy bagażowej, gdzie każda sztuka bagażu oznaczana jest przyciskową bagażową. Kwestia ta nie budzi wątpliwości, co potwierdza brzmienie wielu warunków przewozu przewoźników lotniczych [36]. Opieka przewoźnika trwa co do zasady do chwili odbioru bagażu z taśmy po przylocie. Jeśli bagaż jest uszkodzony, bądź jeśli opóźnia się jego dostarczenie na taśmę, co do zasady podmiotem odpowiedzialnym będzie przewoźnik (najczęściej działa-

jący poprzez agenta handlingowego). Ewentualna odpowiedzialność cywilna w tym obszarze zarządzającego mogłaby powstać, jeśli infrastruktura do transportu bagażu nie byłaby właściwie przygotowana bądź nie spełniała wymogów, gdyż właścicielem tej infrastruktury jest zarządzający.

Kontrola security

Zadania z zakresu kontroli bezpieczeństwa w porcie lotniczym wykonuje zarządzający [30] poprzez własną wewnętrzną służbę ochrony lotniska lub może zlecić je podmiotowi zewnętrznemu – Specjalistycznej Uzbrojonej Formacji Ochronnej (tzw. SUFO). W punkcie kontroli bezpieczeństwa często spotyka się kolejki oczekujących pasażerów. Przyczyny tego są różne: pasażerowie przybywają na lotnisko w ostatniej chwili; innym razem kolejki spowodowane są odlotami samolotów w tym samym czasie bądź zastrzonymi procedurami kontroli bezpieczeństwa. Zarządzający powinien przewidzieć takie sytuacje i tak ustalić procedury organizacyjne oraz zapewnić infrastrukturę, aby możliwe było przeprowadzenie kontroli bezpieczeństwa we właściwym czasie. Wobec bowiem zbyt długiego oczekiwania w kolejce do kontroli *security* istnieje ryzyko spóźnienia się na samolot poprzez zbyt późne stawienie się przy wyjściu (ang. *gate*). W przypadku pasażerów, którzy nadali bagaż rejestrowany, sytuacja jest jeszcze bardziej skomplikowana, gdyż bagaż nie może lecieć bez pasażera (obowiązek łączenia bagażu rejestrowanego z pasażerami posiadającym kartę pokładową na każdym etapie podróży, ang. *Reconciliation*) [6]. Nie można oczywiście oczekiwać, że osoba kontrolująca będzie naruszać procedury kontroli, aby pasażer zdążył na samolot – w tym zakresie przepisy są bezwzględnie obowiązujące, a nadrzędną wartością jest bezpieczeństwo. Wydaje się także, że trudno byłoby wykazać pracownikowi nadgorliwość powodującą spowolnienie obsługi, o ile nie przekroczy on swoich uprawnień. Z uwagi na fakt, że przeciwdziałanie terroryzmowi stanowi spójny system [6, 14, 47], którego elementem jest port lotniczy, w tym procedury, sprzęt i personel tam zatrudniony [41], nie można wymagać od

pracownika pośpiechu. Jednakże to nie znaczy, że w tym zakresie istnieje całkowita dowolność co do poziomu obsługi. Zgodnie bowiem z wytycznymi IATA wymagana przepustowość na bramkach bezpieczeństwa powinna wynosić 176 pax/h [1, 40]. Przy właściwie zapewnionym układzie infrastrukturalnym i sprzęcie zarządzający powinien zapewnić taki poziom obsługi i może wymagać tego poziomu od SUFO (zarządzający może zastrzec w kontrakcie poziom obsługiwanych pasażerów w ciągu godziny i przykładowo obwarować niespełnienie tych wymagań karami umownymi). Jeśli jednak dojdzie do spóźnienia na samolot z przyczyn leżących po stronie zarządzającego, a pasażer zastosował się do obowiązujących wymagań i procedur, wówczas pasażer może dochodzić odszkodowania nie tylko od przewoźnika na podstawie umowy o przewóz (pasażer mógłby dochodzić naprawienia szkody od przewoźnika na podstawie umowy o przewóz, jeżeli stawiał się na czas do kontroli bezpieczeństwa, wypełniając tym samym swoje zobowiązania w zakresie zastosowania się do wskazań przewoźnika odnośnie czasu przybycia na lotnisko np. na 2 godziny przed odlotem. Pasażer nie ma bowiem wpływu na procedury kontroli bezpieczeństwa. Przewoźnik miałby w tym wypadku roszczenie regresowe do zarządzającego, jeśli ten zawiniłby), ale wydaje się, że także bezpośrednio od zarządzającego.

Droga do samolotu

Kiedy zatem pasażer przechodzi pod opiekę przewoźnika? Jest to moment istotny w kontekście odpowiedzialności cywilnej z tytułu uszkodzenia ciała lub śmierci pasażera. Odnośnie bagażu, jak wspomniałam powyżej, sytuacja jest jednoznaczna, natomiast w zakresie pasażerów powstają pewne trudności. Zgodnie z art. 17 ust. 1 Konwencji montrealskiej, *Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera jedynie pod warunkiem, że wypadek, który spowodował śmierć lub uszkodzenie ciała, miał miejsce na pokładzie statku powietrznego lub w trakcie jakiegokolwiek z czynności związanych z wsiadaniem i wysiadaniem*. Trudności interpretacyjne powstają przy wykładni pojęć „wsiadanie” i „wysiadanie”.

Podczas gdy amerykańskie orzecznictwo uznaje odpowiedzialność przewoźnika także za wypadek w terminalu, francuskie sądy uznały, że momentem tym jest czas rozpoczęcia realizacji umowy o przewóz, czyli pozostawanie w obszarze ryzyka transportu lotniczego, co oznacza wyjście z budynku terminala do samolotu [24]. Wydaje się, że należy przyjąć właśnie ten kierunek interpretacyjny, uznając, że przewoźnik bierze pod opiekę pasażera w chwili gdy ten opuszcza terminal pasażerski i udaje się do samolotu, a opieka ta kończy się w chwili opuszczenia płyty lotniska po przylocie [37, 38, 39].

Po opuszczeniu budynku terminala pasażer udaje się do samolotu. Poza nim realizowane są liczne czynności, które mają na celu zapewnienie wykonania umowy o przewóz – bezpiecznie i terminowo. Zadania te realizuje także zarządzający w obszarze safety i security bezpośrednio na rzecz przewoźnika.

Podsumowanie

Zadania nałożone na zarządzającego w związku z wykonywaniem przez niego działalności lotniskowej i okołolotniskowej stanowią element spójnego systemu bezpieczeństwa – *safety* i *security*. Mają one na celu zapewnienie bezpieczeństwa, ale także komfortu wszystkim użytkownikom lotniska. W razie jednak niedopełnienia obowiązków i wyrządzenia tym samym szkody na osobie lub w mieniu użytkowników lotniska, zarządzający może narazić się na odpowiedzialność cywilną.

Sytuacje, w których pasażer, będący jednocześnie – obok przewoźnika – głównym klientem portu lotniczego, może odnieść szkodę spowodowaną bezpośrednim działaniem lub zaniechaniem zarządzającego, która także może przyczynić się do nienależytego lub braku wykonania umowy o przewóz, są nieliczne. Obejmują one zdarzenia, w których pasażer dozna uszczerbku na zdrowiu w wyniku nienależytego utrzymania infrastruktury po stronie *airside* i *landside*, w szczególności zaś parkingów i terminali pasażerskich. Kolejną kategorią zdarzeń mogą być sytuacje związane z niewłaściwą organizacją i niewłaściwie przygotowaną infrastrukturą w punktach kontroli bezpieczeństwa (*security*),

którą wykonuje zarządzający (lub podmiot zewnętrzny na zasadzie *outsourcingu*). Ostatnią kategorią będą zadania w obszarze pomocy pasażerom o statusie PRM.

Odszkodowania w przypadku innych zdarzeń, w tym uszkodzenia lub opóźnienia w transporcie bagażu czy opóźnienia lotu, pasażer nie będzie poszukiwał u zarządzającego portem lotniczym. Właściwym podmiotem będzie przewoźnik lotniczy, z którym pasażer ma zawartą umowę o przewóz i w tym zakresie kwestia ustalenia jaki podmiot faktycznie ponosi odpowiedzialność za zdarzenie powodujące szkodę lub z którym przepisy prawa łączą obowiązek wypłaty odszkodowania, jest poza zakresem zainteresowań pasażera. Natomiast przewoźnik może występować z roszczeniem zwrotnym przeciwko każdemu podmiotowi, w tym zarządzającemu portem lotniczym (roszczenie regresowe). Takie postanowienia zawiera art. 37 Konwencji montrealskiej z 1999 r. [20], która została w pełni inkorporowana do wspólnotowego porządku prawnego. Również Rozporządzenie nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy pasażerom w przypadku odmowy przyjęcia na pokład, odwołania lub dużego opóźnienia lotu i uchylecia Rozporządzenia (ECC) nr 295/91 [26], w art. 13 przewiduje taką możliwość. I tak zarządzający może odpowiadać wobec przewoźnika z tytułu zdarzeń przyczyniających się do nienależytego wykonania lub niewykonania umowy o przewóz, takich jak niewłaściwie funkcjonująca infrastruktura do transportu bagażu (np. taśma jest uszkodzona, bagaż spada z taśmociągu i ulega zniszczeniu), zła organizacja służb lotniskowych powodująca opóźnienie w operacjach lotniczych, czy wreszcie niewłaściwe prowadzenie polityki w zakresie przyrody ożywionej, w szczególności w zakresie zapobiegania zderzeniom z ptakami (ang. *bird strike*) [11].

Należy jednocześnie rozróżnić zadania wykonywane przez zarządzającego i przez inne podmioty. I tak właściciele lokali gastronomicznych będą odpowiadać wobec pasażera w przypadku zatrucia pokarmowego z tytułu prowadzonej działalności, a zarządzający może odpowiadać wobec tych podmiotów jedynie jako wynajmującego lokal. Podobnie pasażer powinien mieć

świadomość, że odbiór bagażu po przylocie mieści się w kompetencjach przewoźnika, który wykonuje to zadania poprzez agenta handlingowego, a zarządzający może ponosić ewentualnie odpowiedzialność w przypadku złej organizacji pracy służb na lotnisku bądź niezapewnienia właściwej infrastruktury. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Airport Development Manual, 9th edition, 2004;
- [2] Airport Economics Manual, Doc. 9562, second edition, 2006, s. 17 (2-1), p. 2.1.
- [3] Airport Services Manual, Doc 9137, Part 3, Bird Control and Reduction.
- [4] Czernicki F., Skoczny T. (red.), Usługi portów lotniczych w Unii Europejskiej i w Polsce a prawo konkurencji i regulacje lotniskowe, Warszawa 2010, s. 67
- [5] Dubis, W. (2016). W: Gniewek, E. i Machnikowski, P. (red.). Komentarz KC. Warszawa: C.H. Beck. Komentarz do art. 415 kc., Nb 18
- [6] Encyklopedia terroryzmu, tytuł oryginalny: International Encyclopedia of Terrorism, Warszawa 2004
- [7] Galicki Z., Terroryzm lotniczy w świetle prawa międzynarodowego, Warszawa 1981;
- [8] Jaworek K., A. Konert, Szarama P., Sznajder J.: Problematyka odpowiedzialności Skarbu Państwa oraz innych podmiotów za szkody wyrządzone na skutek zderzenia statków powietrznych ze zwierzętami. „Ius Novum” 2014, nr 1, s. 143-162
- [9] Jurkowska A., Zasady wyznaczania rynków usług portów lotniczych w sprawach z zakresu ochrony konkurencji i regulacji, w: Czernicki F., Skoczny T. (red.), Usługi portów lotniczych w Unii Europejskiej i w Polsce a prawo konkurencji i regulacje lotniskowe, Warszawa 2010, s. 56–71
- [10] Kaczyńska S. Konert A., Jaworek K., Responsabilità per i passeggeri a mobilità ridotta nel trasporto aereo, praca zbiorowa w: El derecho aéreo entre lo público y lo privado. aeropuertos, acceso al mercado, drones y responsabilidad, monografia, Universidad Internacional de Andalucía, 2017
- [11] Kaczyńska S. Przez port lotniczy do celu, czyli kto właściwie uczestniczy w procesie realizacji pasażerskiego przewozu lotniczego. Zadania i odpowiedzialność. 19 internetowy Kwartalnik

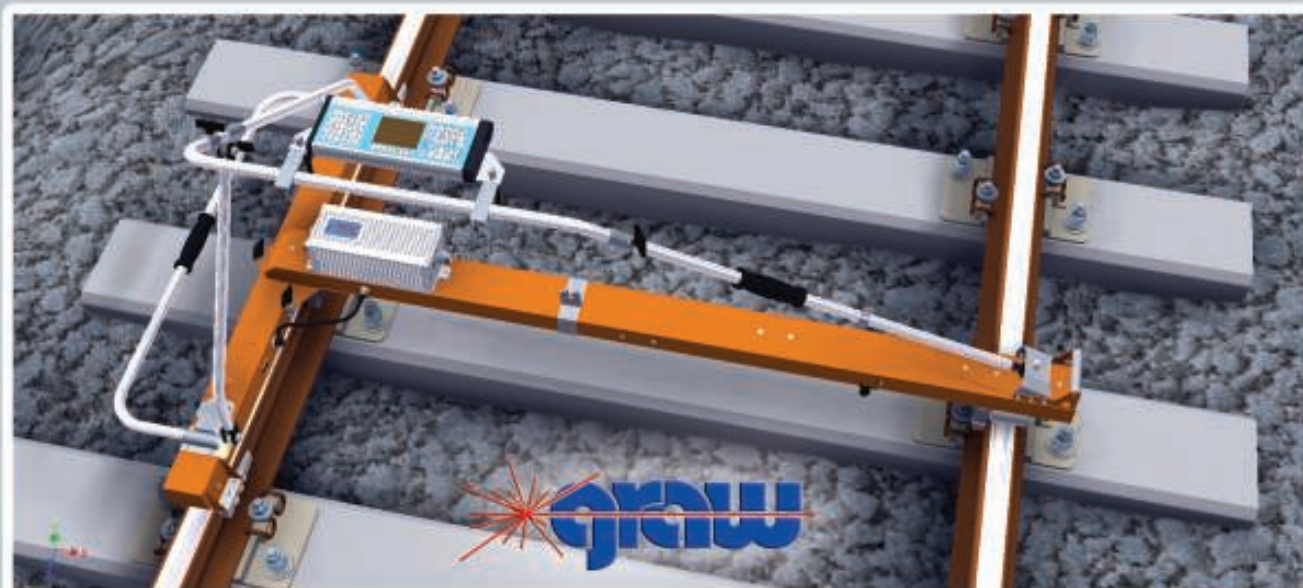
Antymonopolowy i Regulacyjny 2017, nr 2(6), s. 19-36

- [12] Kaczyńska S., (2016) Zarządzający portem lotniczym jako podmiot prawa prywatnego i publicznego. Zagadnienia wybrane; Warszawa: C.H. Beck
- [13] Kaczyńska S., Konert A.; Łuczak K., Responsabilità per i passeggeri a mobilità ridotta nel trasporto aereo, "Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico", 2016, Núm. 33, s. 12
- [14] Kaczyńska S., Terroryzm lotniczy w międzynarodowym i unijnym systemie prawnym, Przegląd Komunikacyjny 2009, Nr 11–12, s. 19–27
- [15] Kaczyńska S., Zarządzanie bezpieczeństwem przez zarządzającego portem lotniczym, w: K. Łuczak (red.), Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym, Katowice 2016, s. 152–153
- [16] Kaczyńska-Adamczyk, S. (2011). Airport operator and aircraft operator in case of bird strike. Relations, obligations and liability. Transport Problems, volume 6, issue 3, s. 51-59;
- [17] Konert A., Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego, s. 169
- [18] Konert A., Odpowiedzialność za szkodę na ziemi wyrządzoną ruchem statku powietrznego, Warszawa, 2014
- [19] Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. - Konwencja chicagowska, Dz.U. z 1959, Nr 35, poz. 212 z późn. zm.
- [20] Konwencja o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego podpisana w Montrealu w dniu 28.05.1999 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235)
- [21] Łętowska, E. (red.) (2006). System Prawa Prywatnego, t. 5, Warszawa: C.H. Beck;
- [22] Łuczak. K. (red.). (2016). Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym. Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego
- [23] Olejniczak A. (red.) (2009). System Prawa Prywatnego, t. 6, Warszawa 2009 oraz przywołana tam literatura i orzecznictwo
- [24] Polkowska M., Szymajda I., Konwencja montrealaska. Komentarz. Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego, Warszawa 2004, str. 53
- [25] Rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającego wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące

- lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/200862, Dz.Urz. UE L 44 z 14.2.2014, s. 1.
- [26] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 261/2004 z 11.02.2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy pasażerom w przypadku odmowy przyjęcia na pokład, odwołania lub dużego opóźnienia lotu i uchylenia Rozporządzenia (ECC) nr 295/91 (Dz. U. UE L z 2004, nr 46, s. 1)
- [27] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 1107/2006 z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą
- [28] Siadkowski A., Tomasiak A. (red.), Bezpieczeństwo i ochrona lotnictwa cywilnego, Poznań 2012
- [29] The Ownership of Europe's Airports, 2016, ACI, dostępne na www.aci-europe.org/component/downloads/downloads/4538.html, 22.10.2017 r.
- [30] Ustawa z 30.6.2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 170 poz. 1015)
- [31] Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, Dz. U. z 2017 r. poz. 959 i 1089
- [32] Wolter A., J. Ignatowicz, K. Stefaniuk, Prawo cywilne. Zarys części ogólnej, Warszawa 2001, s. 275
- [33] Wyrok SN z 6.10.2010 r., II CSK 210/10, OSNC 2011, Nr 5, poz. 59
- [34] www.biznes.onet.pl/wiadomosci/kraj/zima-od-pazdziernika-do-kwietnia-rekordowe-koszty-lotniska/1148m; 22.10.2017 r.
- [35] www.polskieradio.pl/42/273/Artykul/1739101,Poczta-Polska-wygrala-przetarg-na-ochrone-lotniska-Kontrakt-opiewa-na-30-mln-zl; 22.10.2017 r.
- [36] www.ryanair.com/pl/pl/Przydatne-informacje/centrum-pomocy/warunki-i-postanowienia, 7.9.2016 r.
- [37] Wyrok SN z 18.01.1971, I CR 330/70; Pozyskane z systemu Legalis
- [38] Wyrok w sprawie Martinez Hernandez v. Air France 545 F.2d 279 (1st Cir. 1976), www.openjurist.org/545/f2d/279/martinez-hernandez-v-air-france, dostęp 26.02.2017 r.;
- [39] Wyrok w sprawie Ricotta v. Iberia Lineas Aereas De Espana, 482 F. Supp. 497 (E.D.N.Y. 1979), pozyskano z www.law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/482/497/2095565/, 26.02.2017 r.
- [40] Wytyczne nr 4 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 19 lipca 2010 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania dobrych praktyk w zakresie ułatwień, www.ulc.gov.pl, 19.4.2017 r.
- [41] Zajas S., Przeciwdziałanie zagrożeniom terrorystycznym na lotniskach, Zeszyty Naukowe AON 2007, Nr 2, s. 38-56
- [42] Załącznik 14, Lotniska, Tom. I Projektowanie i eksploatacja lotnisk, Dz.Urz. ULC z 21.2.2011 r. Nr 2
- [43] Załącznik 17, Ochrona Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, Dz.Urz. ULC z 25.11.2011 r. Nr 18, poz. 109
- [44] Załącznik 19, Zarządzanie bezpieczeństwem, Dz.Urz. ULC z 16.4.2014 r. poz. 28
- [45] Żylicz M., Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe, Warszawa, 2011;
- [46] Żylicz, M. (red.), Prawo lotnicze. Komentarz, komentarz do art. 80
- [47] Żylicz M., Terroryzm Lotniczy w świetle prawa międzynarodowego, PiP, 2005, Nr 9, passim

REKLAMA

TOROMIERZ INERCYJNY iTEC Dokładny pomiar strzałek



www.graw.com