

PIOTR KASPRZYK

Wrocław

O odpowiedzialności przedsiębiorstwa lotniczego (komunikacyjnego) za szkody wyrządzone osobom trzecim¹

I

Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez ruch statków powietrznych – zgodnie z wyraźną treścią art. 206 ust. 1 ustawy Prawo lotnicze² – podlega przepisom prawa cywilnego o odpowiedzialności za szkody wyrządzone przy posługiwaniu się mechanicznymi środkami komunikacji, poruszanymi za pomocą sił przyrody, z uwzględnieniem modyfikacji wynikających z przepisów Prawa lotniczego. Oznacza to, że prawną podstawą odpowiedzialności za szkody wyrządzone wskutek użycia statku powietrznego są, zgodnie z art. 206 ust. 1 Pr. lot., przepisy zawarte w art. 436 w zw. z art. 435 k.c.

Powstaje jednak pytanie, czy możliwe jest oparcie odpowiedzialności za szkody wyrządzone wskutek eksploatacji statku powietrznego wyłącznie na przepisie art. 435 k.c., jeśli eksploatacja statków powietrznych jest głównym przedmiotem działalności gospodarczej użytkownika tego statku. Inaczej mówiąc, czy w sytuacji, gdy mamy do czynienia z przedsiębiorstwem komunikacyjnym, którego działalność opiera się na zarobkowym wykorzystaniu statków powietrznych, odpowiedzialność tego przedsiębiorstwa za szkody wynikłe z użycia tych statków jest odpowiedzialnością za szkody spowodowane „ruchem przedsiębiorstwa” (art. 435 k.c.), czy też odpowiedzialnością za szkody wynikłe z „ruchu statku powietrznego” (art. 436 w zw. z art. 435 k.c.).

¹ Artykuł powstał w ramach projektu badawczego pn. Odpowiedzialność cywilna za wypadki lotnicze, finansowanego przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego, projekt nr 1H02A/045/30, realizowanego w latach 2006–2008.

² Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, t.j. Dz.U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 ze zm.

Zapatrywanie, że podstawą odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez ruch statków powietrznych osobom trzecim może być art. 435 k.c. ustanawiający odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem przedsiębiorstwa wyrazili A. Rembieliński i M. Olszewski w jednym z niewielu w polskiej doktrynie opracowań poświęconych odpowiedzialności cywilnej za wypadki lotnicze³. Wspomniani autorzy, wskazując na wyraźne odesłanie w Prawie lotniczym do *przepisów prawa cywilnego o odpowiedzialności za szkody wyrządzone przy posługiwaniu się mechanicznymi środkami komunikacji poruszanymi za pomocą sił przyrody*, wyrazili pogląd, że odesłania tego nie należy poddawać wykładni ścieśniającej, w związku z czym do odpowiedzialności za wypadki lotnicze ma w równym stopniu zastosowanie art. 436, jak i art. 435 k.c.⁴

Uzasadniając takie przekonanie, powołano się na to, że na gruncie regulacji kodeksowej przyjmowano dość powszechnie, iż odpowiedzialność z art. 436 k.c. (za szkody wyrządzone ruchem pojazdu) nie wyklucza odpowiedzialności przedsiębiorstw komunikacyjnych na podstawie art. 435 k.c., nawet jeśli szkoda została wyrządzona ruchem pojazdu. Przenosząc takie zapatrywanie na grunt odpowiedzialności za wypadki lotnicze, należało wyróżnić dwa rodzaje podmiotów. Jeżeli eksploatacja statków powietrznych jest zasadniczą funkcją danego przedsiębiorstwa (np. linii lotniczej), wówczas ruch tych statków w ramach jego działalności jest zawsze ruchem przedsiębiorstwa, co uzasadnia oparcie odpowiedzialności za szkody stąd wynikłe na art. 435 k.c. Natomiast art. 436 k.c. będzie podstawą odpowiedzialności w tych sytuacjach, gdy używanie statku powietrznego nie mieści się w podstawowej działalności danego przedsiębiorstwa. W tych sytuacjach bowiem, gdy użycie statku powietrznego jest działalnością uboczną obok innej – niekomunikacyjnej – działalności, osobę używającą tego statku należy uznać za osobę eksploatującą indywidualny statek powietrzny. Rozróżnienie takie jest istotne, gdyż na gruncie art. 436 k.c. odpowiada się za szkodę wyrządzoną przez ruch samego statku powietrznego, podczas gdy na podstawie art. 435 k.c. odpowiada się za szkodę spowodowaną zarówno ruchem statku powietrznego, jak i użyciem innych urządzeń, wchodzących w skład przedsiębiorstwa. W przypadku zatem, gdy podstawą odpowiedzialności jest art. 435 k.c., wystarczy wykazanie związku przyczynowego między ruchem przedsiębiorstwa lotniczego a szkodą, choćby nie wynikała ona bezpośrednio z ruchu statku powietrznego. W konsekwencji więc możliwe jest przyjęcie odpowiedzialności z tytułu ryzyka za szkody powstałe na lotniskach, w hangarach czy warsztatach naprawczych.

³ A. Rembieliński, M. Olszewski, *Niektóre zagadnienia odpowiedzialności cywilnej za wypadki lotnicze*, „Nowe Prawo” 1964, nr 7–8, s. 723 i n.

⁴ Podobny pogląd, a mianowicie iż przy stosowaniu regulacji szczególnej zawartej, w ustawie Prawo lotnicze należy – wzorem orzecznictwa i wypowiedzi doktryny wypracowanej na gruncie odpowiedzialności za wypadki samochodowe i kolejowe – jako podstawę odpowiedzialności przyjąć art. 435 k.c., wyraziła także B. Lewaszkiewicz-Petrykowska, *Odpowiedzialność cywilna prowadzącego na własny rachunek przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody (art. 435 k.c.)*, Warszawa 1967, s. 6–7.

Pogląd powyższy został także podzielony w orzecznictwie. W jednym z niewielu wyroków dotyczących odpowiedzialności za wypadki lotnicze Sąd Najwyższy przyjął, że szkoda wyrządzona przez ruch statku powietrznego, znajdującego się w gestii przedsiębiorstwa wprawianego w ruch za pomocą sił przyrody, podlega naprawieniu wyłącznie na podstawie art. 435 k.c.⁵ W ocenie Sądu przepis ten należy zastosować do odpowiedzialności przedsiębiorstwa lotniczego jako ogólny przepis prawa cywilnego, do którego odwołuje się Prawo lotnicze. Dlatego też w przypadku wyrządzenia szkody osobie trzeciej przez przedsiębiorstwo posługujące się statkami powietrznymi (przy zabiegach agrotechnicznych) należy stosować art. 435 § 1 k.c., a nie art. 436 k.c. w związku ze szczególnymi przepisami Prawa lotniczego.

Wydaje się, że prezentowana koncepcja nie znajduje dostatecznego uzasadnienia zarówno w przepisach kodeksu cywilnego, jak i Prawa lotniczego. Co więcej, zdaje się, że rodzi ona szereg zbędnych komplikacji. Jak już wspomniano, stanowisko powyższe jest poglądem „przejętym” – wyrażanym na gruncie regulacji kodeksowej co do wzajemnej relacji art. 435 i 436 k.c. W pierwszej kolejności należy zatem zastanowić się, czy pogląd taki, wyrażony w odniesieniu do odpowiedzialności przedsiębiorstw transportowych na gruncie kodeksu cywilnego, jest poprawny i czy zachowuje aktualność. Następnie zaś konieczne będzie poddanie tego poglądu dalszej weryfikacji ze względu na szczególne przepisy zawarte w Prawie lotniczym.

II

Stanowisko sprowadzające się do twierdzenia, że przedsiębiorstwa komunikacyjne powinny być traktowane jako całość, co uzasadnia oparcie ich odpowiedzialności na art. 435 k.c., wyraził J. Wyganowski, analizując odpowiedzialność cywilną za wypadki kolejowe, jeszcze na gruncie kodeksu zobowiązań i obowiązującej szczególnej regulacji odpowiedzialności kolei⁶. Zaznaczyć należy przy tym, że owa szczególna regulacja odpowiedzialności kolei zawierała przepis odpowiadający użytemu następnie w Prawie lotniczym z 1962 r. „odesłaniu” do przepisów prawa cywilnego o odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przy posługiwaniu się mechanicznymi środkami komunikacji, wprawianymi w ruch za pomocą sił przyrody⁷. Analizując to odesłanie, J. Wyganowski wyszedł

⁵ Wyrok SN z 11.01.1990 r., I CR 1377/89, OSNC 1991, nr 2–3, poz. 32.

⁶ J. Wyganowski, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki kolejowe w świetle orzecznictwa sądowego*, „Państwo i Prawo” 1958, nr 10, s. 622 i n.

⁷ Art. 88 Dekretu z 24.12.1952 r. o przewozie przesyłek i osób kolejami, zgodnie z którym *za śmierć, uszkodzenie ciała lub wywołanie rozstroju zdrowia, któremu uległ podróżny, oraz za poniesione w związku z tym szkody, kolej odpowiada według przepisów o odpowiedzialności przy posługiwaniu się mechanicznymi środkami komunikacji poruszanymi za pomocą sił przyrody*.

od stwierdzenia, że teoretycznie istnieje możliwość potraktowania odpowiedzialności za wypadki kolejowe jako odpowiedzialności za szkody wynikłe z ruchu przedsiębiorstwa kolejowego (art. 152 k.z.), jak i jako odpowiedzialności za szkody spowodowane ruchem pojazdów kolejowych (art. 153 i 154 k.z.). Chcąc jednak zapewnić lepszą ochronę poszkodowanym, należy za podstawę odpowiedzialności przyjmować zawsze art. 152 k.z., gdyż wówczas odpowiedzialność z tytułu ryzyka obejmie nie tylko szkody wyrządzone ruchem pojazdów, ale i wynikłe z ruchu całego przedsiębiorstwa. Skoro zaś kolej jest zorganizowanym przedsiębiorstwem, które posługuje się mechanicznymi środkami komunikacji, co powoduje zwiększone niebezpieczeństwo dla otoczenia, powinna odpowiadać za wszelkie szkody spowodowane ruchem przedsiębiorstwa, w tym także ruchem pojazdów używanych w ramach prowadzonej działalności gospodarczej. Zastosowanie do odpowiedzialności kolei wyłącznie przepisów o odpowiedzialności za szkody spowodowane ruchem pojazdów ograniczałoby bowiem odpowiedzialność kolei z tytułu ryzyka.

Powyższy pogląd, także na tle regulacji prawnej odpowiedzialności za wypadki kolejowe, podzielił A. Szpunar⁸. Szkoda spowodowana ruchem pojazdów kolejowych winna być – zdaniem tego autora – rozpatrywana jako szkoda wynikła z ruchu przedsiębiorstwa kolejowego, w skład którego wchodzi cały zespół urządzeń i środków technicznych tworzących, pewną zorganizowaną całość. Uzasadnieniem oparcia odpowiedzialności na art. 152 k.z. (art. 435 k.c.) jest bowiem szczególne niebezpieczeństwo stwarzane przez przedsiębiorstwo jako całość, a nie tylko przez poszczególne środki komunikacji używane w jego działalności. W konsekwencji więc na podstawie wspomnianego przepisu kolej odpowiada nie tylko za szkody wynikłe z ruchu pojazdów kolejowych, ale za wszelką szkodę pozostającą w związku przyczynowym z ruchem całości przedsiębiorstwa, a więc także za szkody, jakich poszkodowany doznał na peronie, w poczekalni czy w warsztacie kolejowym.

Obaj wspomniani autorzy, postulując oparcie odpowiedzialności za ruch pojazdu należącego do przedsiębiorstwa komunikacyjnego na art. 435 k.c., wyjaśniali, że przypadki odpowiedzialności na zasadzie winy, przewidziane w przepisach art. 436 § 2 k.c. (art. 154 k.z.), należy stosować do art. 435 k.c. (art. 152 k.z.) na zasadzie analogii⁹.

Wyrażona na gruncie odpowiedzialności za wypadki kolejowe interpretacja wzajemnego stosunku odpowiedzialności przewidzianej w art. 435 i 436 k.c. została dość powszechnie przyjęta w wypowiedziach doktryny, analizujących odpowiedzialność za wypadki samochodowe na gruncie regulacji kodeksu cy-

⁸ A. Szpunar, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki kolejowe*, „Nowe Prawo” 1960, nr 10, s. 1143 i n.

⁹ *Ibidem*, s. 1448; J. Wyganowski, *op. cit.*, s. 626.

wilnego¹⁰. Co więcej, pogląd, zgodnie z którym odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez ruch pojazdów wchodzących w skład przedsiębiorstwa komunikacyjnego winna być oparta na art. 435 k.c., a nie na art. 436 k.c. stał się podstawą licznych rozstrzygnięć sądowych¹¹, wśród których dwa zasługują na szczególną uwagę. Chodzi o te orzeczenia, których koncepcja wymagała dość zawilego uzasadnienia przyjętej podstawy prawnej.

W jednej ze spraw Sąd Najwyższy rozpatrywał problem odpowiedzialności przedsiębiorstwa kolejowego za wypadek, jaki zdarzył się poza granicami kraju, w wagonie należącym do polskiego przedsiębiorstwa kolejowego, włączonym jednak do trakcji (składu) użytkowanego przez przedsiębiorstwo zagraniczne¹². Choć istota rozstrzygnięcia sprowadzała się do wskazania prawa właściwego, to jednak przyjęcie, że według prawa polskiego przedsiębiorstwo kolejowe odpowiada za ruch przedsiębiorstwa (art. 435 k.c.), doprowadziło do stwierdzenia, iż „ruch przedsiębiorstwa może nie ograniczać się do granic państwa, w szczególności gdy przedsiębiorstwo krajowe posługuje się w zakresie swojej działalności przedsiębiorstwem zagranicznym”. Tymczasem „ruch przedsiębiorstwa” poza granicami kraju sprowadzał się w tej sprawie wyłącznie do ruchu pojazdu (wagonu).

W innej sprawie natomiast, przyjmując za podstawę odpowiedzialności przedsiębiorstwa komunikacyjnego art. 435 k.c., Sąd Najwyższy zmierzył się z problemem zderzenia pojazdu należącego do przedsiębiorstwa komunikacyjnego z innym pojazdem. Ponieważ art. 435 k.c. nie przewiduje takiej sytuacji, Sąd Najwyższy w drodze wykładni celowościowej wyraził pogląd, że ogólne zasady odpowiedzialności (art. 436 § 2 zdanie 1 k.c.) co do wzajemnych roszczeń posiadaczy pojazdów mechanicznych znajdują zastosowanie także wtedy, gdy dochodzi do zderzenia tych pojazdów, a jeden z nich wchodzi w skład przedsiębiorstwa (zakładu), o jakim mowa w art. 435 § 1 k.c.¹³

Choć cytowane orzeczenia budzą wątpliwości co do poprawności przyjętego poglądu, to wydaje się on dominować w orzecznictwie. Dalsza analiza wypowiedzi judykatury prowadzi jednak do wniosku, że w wielu sprawach nie znalazł on zastosowania.

¹⁰ G. Bieniek, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe*, Warszawa 2007, s. 19; P. Bucoń, *Odpowiedzialność cywilna uczestników wypadku komunikacyjnego*, Warszawa 2008, s. 39; A. Rembieliński, *Zderzenie się mechanicznych środków komunikacji a odpowiedzialność na zasadzie ryzyka*, „Nowe Prawo” 1960, nr 12; A. Szpunar, *Wynagrodzenie szkody wynikłej z wypadku komunikacyjnego*, Warszawa 1976, s. 109–110; A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe na tle obowiązkowego ubezpieczenia*, Warszawa 1969, s. 83–84.

¹¹ Zob. np. orzeczenie SN z 18.12.1961 r., 4 CR 328/61, OSP 1963, poz. 101; wyrok SN z 19.09.1967 r., I PR 288/67, OSPiKA 1968, nr 9, poz. 201; wyrok SN z 21.01.1974 r., I CR 762/73, OSNC 1975, nr 4, poz. 61; wyrok SN z 27.11.1985 r., II CR 399/85, LEX nr 8737.

¹² Wyrok SN z 22.11.1972 r., II CR 458/72, OSNC 1973, nr 7–8, poz. 139, oraz uchwała SN z 5.10.1974 r., III CZP 71/73, OSNC 1975, nr 5, poz. 72.

¹³ Wyrok z 17.12.1984 r., IV CR 509/84, OSNC 1985, nr 9, poz. 138.

Po pierwsze, w licznych orzeczeniach Sądu Najwyższego wydanych przeciwko przedsiębiorstwom transportowym z tytułu szkody wyrządzonej przez ruch środka komunikacji należącego do przedsiębiorstwa przyjmowano jako podstawę odpowiedzialności – choć bez szerszego uzasadnienia – właśnie art. 436 § 1 k.c.¹⁴

Po drugie, w co najmniej dwóch sprawach Sąd Najwyższy przyjął, że w wypadku zderzenia się pojazdu należącego do przedsiębiorstwa komunikacyjnego z innym pojazdem odpowiedzialność podlega wprost przepisowi art. 436 § 2 k.c., gdyż wyłączną podstawą odpowiedzialności było wyrządzenie szkody przez ruch pojazdu mechanicznego¹⁵.

Po trzecie wreszcie, wykluczenie art. 435 k.c. jako podstawy prawnej dla oceny odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez pojazd należący do przedsiębiorstwa komunikacyjnego pozwalało rozwiązać problem szkody wyrządzonej przez pracownika, który bezprawnie zawładnął pojazdem należącym do przedsiębiorstwa¹⁶.

Wspomniane orzeczenia sądowe są niewątpliwie wyrazem przekonania, że w wypadku wyrządzenia szkody przez pojazd mechaniczny nie wchodzi w grę odpowiedzialność z tytułu „ruchu przedsiębiorstwa” na podstawie art. 435 k.c., lecz zastosowanie znajdują przepisy art. 436 k.c. Inaczej mówiąc, odpowiedzialności z art. 435 i 436 k.c. wykluczają się wzajemnie. Taki zresztą pogląd był przyjmowany przez wielu przedstawicieli doktryny prawa cywilnego. Jeszcze na gruncie kodeksu zobowiązań zapatrywanie, iż odpowiedzialność przedsiębiorstwa transportowego podlega zarówno art. 153 i 154 k.z. za szkody wyrządzone ruchem pojazdów, jaki i art. 152 k.z. za szkody spowodowane ruchem przedsiębiorstwa innym niż ruch pojazdu, wypowiedział R. Longchamps de Bérier¹⁷. Przedsiębiorstwo zasadniczo odpowiada z art. 152 k.z., jednak nie wyłącza to jego odpowiedzialności na podstawie art. 153 i 154 k.z. za szkody wyrządzone pojazdem będącym częścią składową przedsiębiorstwa. Podobnie wyjaśniał omawiany problem W. Czachórski, przyjmując, że do szkód wyrządzonych przez pojazdy będące składnikiem przedsiębiorstwa komunikacyjnego zastosowanie ma art. 436 k.c.¹⁸

¹⁴ Orzeczenie SN z 11.03.1957 r., 1 CR 500/57, OSP 1959, poz. 323; orzeczenie SN z 13.06.1960 r., 1 CR 165/60, OSPiKA 1961, nr 7–8, poz. 204; orzeczenie SN z 27.10.1961 r., 3 CR 548/60, OSPiKA 1962, nr 10, poz. 268; orzeczenie SN z 3.02.1962 r., 4 CR 432/61, OSPiKA 1962, nr 10, poz. 267; orzeczenie SN z 11.08.1962 r., 3 CR 20/62, OSPiKA 1963, nr 7–8, poz. 190; wyrok SN z 22.04.1970 r., II PR 66/70, LEX nr 14066; wyrok SN z 6.07.1973 r., II CR 156/73, OSPiKA 1974, nr 5, poz. 95; wyrok SN z 14.04.1975 r., II CR 114/75, OSNC 1976, nr 2, poz. 37.

¹⁵ Orzeczenie SN z 4.03.1958 r., 1 CR 154/56, OSP 1959, poz. 257; wyrok SN z 30.05.1980 r., I CR 139/80, OSP 1981, poz. 163.

¹⁶ Uchwała SN z 26.11.1969 r., III CZP 76/69, OSNC 1970, nr 10, poz. 170; wyrok SN z 16.07.2004 r., I CK 44/04, „Monitor Prawniczy” 2005, nr 16, s. 805.

¹⁷ R. Longchamps de Bérier, *Zobowiązania*, Lwów 1939, s. 272.

¹⁸ W. Czachórski, *Czyny niedozwolone*, [w:] *System prawa cywilnego – część ogólna*, t. III, cz. 1, red. Z. Radwański, Wrocław 1981, s. 630–631.

Wskazane rozbieżności w poglądach doktryny i orzecznictwa dość przekonująco wyjaśnił S. Garlicki¹⁹. Zdaniem tego autora z działalności przedsiębiorstwa komunikacyjnego (ruchu przedsiębiorstwa) wyodrębnić należy ruch tego przedsiębiorstwa przejawiający się w ruchu pojazdów oraz pozostałą działalność przedsiębiorstwa. Szkody wyrządzone wskutek ruchu pojazdów podlegają regułom wynikającym z art. 436 k.c. Jeżeli chodzi zaś o pozostałe szkody, wyrządzone wskutek „ruchu” przedsiębiorstwa jako zorganizowanej całości, ale niezwiązane z ruchem pojazdów, to odpowiedzialność za nie może znaleźć oparcie w przepisie art. 435 k.c. i obciąża prowadzącego przedsiębiorstwo. Przyjęcie takiego rozumienia wzajemnej relacji art. 435 i 436 k.c. – wskazał S. Garlicki – rozwiązuje wiele problemów praktycznych, takich jak zagadnienie odpowiedzialności w wypadku zderzenia się pojazdów czy bezprawnego zawładnięcia pojazdem należącym do przedsiębiorstwa.

Zgadając się z poglądem S. Garlickiego, można wskazać dodatkowy argument na jego potwierdzenie. Otóż źródłem wzmożonej odpowiedzialności, przewidzianej w art. 435 i 436 k.c., są różne ryzyka, a to ruch przedsiębiorstwa i ruch pojazdu mechanicznego, co skutkowało rozdzieleniem tej odpowiedzialności tak w kodeksie zobowiązań, jak i w kodeksie cywilnym. Wyrazem tych odrębności jest choćby regulacja art. 436 § 2 k.c. Ponadto rozróżnienie ryzyk, które były podstawą wprowadzenia różnych czynów niedozwolonych, widoczne jest także poza kodeksem cywilnym. Chodzi mianowicie o ubezpieczenia obowiązkowe. Wystarczy przypomnieć, że obowiązkowym ubezpieczeniem objęta jest odpowiedzialność za szkody związane z ruchem pojazdów, a nie z ruchem przedsiębiorstwa²⁰.

Podsumowując, prawidłowe wyjaśnienie relacji art. 435 i 436 k.c. sprowadza się do tego, że z działalności przedsiębiorstwa komunikacyjnego należy wyodrębnić ruch tego przedsiębiorstwa przejawiający się w ruchu pojazdów oraz pozostałą działalność. Szkody wyrządzone wskutek ruchu pojazdów podlegają regułom wynikającym z art. 436 k.c. Jeżeli chodzi zaś o pozostałe szkody, wyrządzone wskutek „ruchu” przedsiębiorstwa, ale nie spowodowane ruchem pojazdów, wówczas odpowiedzialność można oprzeć na art. 435 k.c.

Podstawowym warunkiem oparcia odpowiedzialności przedsiębiorstwa komunikacyjnego za szkody spowodowane „ruchem przedsiębiorstwa” nie będącym ruchem pojazdu jest jednak uznanie, że odpowiada ono kryteriom *przedsiębiorstwa wprawianego w ruch za pomocą sił przyrody* (art. 435 § 1 k.c.). Teoretycznie taka możliwość istnieje, a przy szerokim ujęciu „ruchu przedsiębiorstwa” wzmożona odpowiedzialność prowadzącego przedsiębiorstwo obejmuje wszelkie przejawy tego ruchu i nie jest ograniczona do działalności związa-

¹⁹ S. Garlicki, *Odpowiedzialność cywilna za nieszczęśliwe wypadki*, Warszawa 1971, s. 187–190 i 231.

²⁰ J. Pokrzywniak trafnie nie wskazuje art. 435 k.c. jako podstawy odpowiedzialności za wypadki samochodowe, [w:] M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, *Obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, Bydgoszcz–Poznań 2007, s. 50–66.

nej z użyciem sił przyrody²¹. Takie ujęcie problemu nasuwa jednak zastrzeżenia dwojakiego rodzaju.

Po pierwsze, struktura przedsiębiorstw transportowych w aktualnych warunkach gospodarczych jest niejednolita. Bardzo trudno jest wskazać przedsiębiorstwo świadczące w ramach swojej działalności różne usługi związane z organizacją transportu. Zazwyczaj bowiem w ramach danej gałęzi transportu funkcjonują różne przedsiębiorstwa, świadczące różne usługi i będące niezależnymi od siebie podmiotami. Przykładowo, jeśli weźmiemy przedsiębiorstwo lotnicze użytkujące statki powietrzne, to praktycznie wszelka jego działalność przejawia się w ruchu tych statków, a nie przedsiębiorstwa jako całości. Cała infrastruktura portu lotniczego, obsługi lotów czy napraw statków powietrznych należy do zakresu działania innych przedsiębiorców. Tendencja taka jest zresztą zauważalna we wszystkich gałęziach transportu.

Po drugie, pojawia się pytanie, czy działalność przedsiębiorstwa inna niż ruch pojazdu (statku powietrznego) stwarza wzmożone ryzyko i uzasadnia stosowanie art. 435 k.c. Wszak przyczyną wprowadzenia obostrzonej odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez przedsiębiorstwa uprawiane w ruch siłami przyrody jest szczególne zagrożenie dla otoczenia²². Tymczasem na terenie portu lotniczego czy dworca – poza ich częściami operacyjnymi – takie zagrożenie zwyczajnie nie istnieje²³. Wydaje się zatem, że odpowiedzialność za szkody wyrządzone wadliwym funkcjonowaniem czy organizacją dworca czy portu lotniczego powinna być oceniana na zasadach ogólnych²⁴, albowiem działalność taka nie stwa-

²¹ B. Lewaszkiewicz-Petrykowska, *op. cit.*, s. 118 i n.; A. Szpunar, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 1148.

²² Powołując się na to właśnie uzasadnienie, Sąd Najwyższy odmówił uznania za „przedsiębiorstwo uprawiane w ruch za pomocą sił przyrody” m.in. gospodarstwa rolnego (orzeczenie SN z 8.06.1960 r., 4 CR 322/60, OSPiKA 1961, nr 7–8, poz. 203), kina (uchwała z 12.07.1977 r., IV CR 216/77, OSNC 1978, nr 4, poz. 73), a także spółdzielni mieszkaniowej wykonującej remonty (wyrok SN z 8.12.2005 r., I UK 97/05, OSNP 2006, nr 21–22, poz. 336).

²³ Odmienne założenie towarzyszyło twórcom k.z., skoro w uzasadnieniu do k.z. można wyczytać, że np. wypadki poślizgnięcia się na nieposypanej części dworca lub wpadnięcia do nieoznaczonego dołu między torami należy kwalifikować jako szkody wyrządzone ruchem przedsiębiorstwa. Zob. S. Garlicki, *Odpowiedzialność...*, s. 88. Podobny pogląd wyraził SN w orzeczeniu z 1.12.1962 r., 1 CR 460/62, OSPiKA 1964, poz. 88, w którym przyjęto odpowiedzialność na zasadzie ryzyka przedsiębiorstwa budowlanego za wypadek polegający na wpadnięciu poszkodowanego do niezabezpieczonej studzienki; słusznie spotkało się ono z krytyczną głoszą A. Szpunara, który wskazał, że wyprowadzenie tak szeroko pojętej odpowiedzialności z art. 435 k.c. nie daje się pogodzić z wynikami wykładni systematycznej, gdyż oznaczałoby poważne zredukowanie roli art. 415 k.c. w praktyce.

²⁴ Można natomiast rozważyć postulat szczególnego unormowania zarządców obiektów publicznych. Przykładowo w Wielkiej Brytanii obowiązuje *Occupiers' Liability Act* (1957), regulujący odpowiedzialność za szkody związane z użytkowaniem obiektów publicznych. Zasadą jest, iż zarządzający takim obiektem ma obowiązek troszczyć się o bezpieczeństwo korzystających. Obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa oznacza konieczność podjęcia wszelkich działań, które w danych oko-

rza wzmożonego ryzyka. Tylko więc przypadki wyrządzenia szkody przez pojazd (statek powietrzny) znajdujący się w ruchu w części operacyjnej dworca (portu lotniczego) należy oceniać jako uzasadniające odpowiedzialność z tytułu ryzyka, jakie stwarza ruch takiego pojazdu.

III

Pogląd, zgodnie z którym nawet w wypadku przedsiębiorstw lotniczych odpowiedzialność za szkody wynikłe z użytkowania statków powietrznych będzie zawsze odpowiedzialnością za ruch statku powietrznego, a nie za ruch przedsiębiorstwa, uzasadniony jest dodatkowo treścią przepisów Prawa lotniczego.

Po pierwsze, ustawodawca zawarł w art. 206 ust. 1 Pr. lot. wyraźne odesłanie do art. 436 k.c., które należy odczytywać zgodnie z jego treścią.

Po drugie, niektórych przepisów Prawa lotniczego, modyfikujących odpowiedzialność unormowaną w art. 436 k.c., nie da się – nawet w drodze analogii – stosować do ruchu przedsiębiorstwa jako całości (np. art. 206 ust. 2 Pr. lot.).

Po trzecie, Prawo lotnicze samodzielnie normuje zagadnienie podmiotu odpowiedzialnego za szkody wynikłe z ruchu statków powietrznych. Gdyby przyjąć, że odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną przez ruch statku powietrznego można oprzeć na art. 435 k.c., wówczas inaczej należałoby rozwiązać kwestię podmiotu odpowiedzialnego z tytułu ryzyka. To zaś rodziłoby problemy w dość częstych sytuacjach, gdy dochodzi do przekazania prawa używania statku powietrznego między użytkownikami tych statków (np. pomiędzy przewoźnikami powietrznymi). Podobnie przedstawia się zagadnienie bezprawnego użycia statku powietrznego, mające wyraźną regulację w przepisach Prawa lotniczego (art. 207 ust. 6), a nie posiadające odpowiednika w art. 435 k.c.

Po czwarte, należy pamiętać o istnieniu obowiązkowych ubezpieczeń odpowiedzialności za szkody wyrządzone z powodu różnych zdarzeń związanych z eksploatacją statków powietrznych, a nie z prowadzeniem przedsiębiorstwa lotniczego.

Po piąte, zauważyć trzeba także i to, że praktycznie wszelka działalność przedsiębiorstwa lotniczego użytkującego statki powietrzne przejawia się w ruchu tych statków. Zarządzanie portem lotniczym, infrastrukturą lotniska, kierowanie ruchem lotniczym czy obsługa statków powietrznych pozostają domeną innych przedsiębiorców.

Podsumowując, odpowiedzialność za szkody wyrządzone ruchem statku powietrznego opiera się zawsze na art. 206 ust. 1 Prawa lotniczego w związku z art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 k.c. (z tytułu ryzyka) lub w zw. z art. 436 § 2

licznościach powinny zapewnić bezpieczeństwo osobom korzystającym z obiektu. Zob. *Shawcross and Beaumont*, III [akapit 166].

k.c. (na zasadach ogólnych), z uwzględnieniem dalszych przepisów Prawa lotniczego (art. 206 ust. 2 i 3 oraz art. 207). Odpowiedzialność ta obciąża w pierwszym rzędzie eksploatującego statek powietrzny, to jest osobę, która używała statku w chwili wyrządzenia szkody. Bez znaczenia zatem pozostanie okoliczność, czy działalność eksploatującego może zostać uznana za prowadzenie przedsiębiorstwa „wprawianego w ruch za pomocą sił przyrody”.