

## ASPEKTY PRAWNE KORZYSTANIA Z DRONÓW

Agnieszka FORTOŃSKA

### ABSTRAKT

Autorka abstraktu przedstawi problematykę odpowiedzialności za lot drona. Na początku autorka opíše jakie są zasady odpowiedzialności cywilnej. Pierwsza z nich to zasada winy, która jest najczęściej występującą podstawą odpowiedzialności. Pomimo braku definicji winy w ustawie, możemy ją rozumieć jako bezprawne działanie naruszające pewne wymogi i zasady obowiązujące w stosunkach międzyludzkich. Należy zaznaczyć, że winę badamy zawsze w odniesieniu do sprawcy czynu i możemy ją przypisać jedynie wtedy, gdy działał on z pewnym rozeznanie i mógł przewidzieć skutki swojego zachowania. Kolejna z nich to zasada ryzyka. Zgodnie z nią odpowiadamy za wszelkie skutki swojego działania, bez względu na to, czy ponosimy za nie winę. Z uwagi na tak szeroki zakres odpowiedzialności, tę zasadę stosujemy wyłącznie w przypadkach wskazanych w ustawie, np. odpowiedzialność za zawalenie się budowli. Ostatnia to zasada słuszności – jest ona stosowana bardzo rzadko i przejawia się w sytuacjach, gdy mimo braku winy po stronie sprawcy, poszkodowanemu należy się odszkodowanie biorąc pod uwagę np. jego stan majątkowy, czy zdrowotny. Kolejno autorka omówi jak wygląda odpowiedzialność operatorów dronów za szkody. Po pierwsze drony w polskim prawie są uznawane za statki powietrzne i podlegają bezpośrednio ustawie Prawo lotnicze. Zgodnie z art. 206 odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych podlega przepisom prawa cywilnego o odpowiedzialności za szkody wyrządzone przy posługiwaniu się mechanicznymi środkami komunikacji poruszonymi za pomocą sił przyrody. W praktyce oznacza to, że odpowiedzialność operatorów dronów jest taka sama, jak odpowiedzialność osób prowadzących pojazdy mechaniczne, np. samochody. Odpowiedzialność tej grupy podmiotów jest opisana w art. 435 i 436 kodeksu cywilnego. Jest to odpowiedzialność na zasadzie ryzyka. W konsekwencji tego osoba sterująca dronem odpowiada za wszystkie szkody wyrządzone na osobach lub mieniu, chyba że: a) szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej (np. nagły porywisty wiatr – w tym przypadku sytuacja nie jest jasna, bowiem należy pamiętać, że używając drona należy brać pod uwagę warunki meteorologiczne, o czym później), b) szkoda nastąpiła wyłącznie z winy poszkodowanego lub innej osoby, za którą nie ponosimy odpowiedzialności (np. jeżeli poszkodowany specjalnie rzucił w czymś w drona, a w efekcie rzecz ta uległa zniszczeniu albo jeżeli ktoś przeszkadzał nam w sterowaniu drona). Trzeba również podkreślić, że odpowiedzialność ponosi osoba sterująca dronem w chwili wyrządzenia szkody, a nie właściciel drona. Na końcu autorka omówi też jak wygląda odpowiedzialność za szkody wyrządzone w powietrzu oraz przedstawi orzeczenia, dotyczące tej tematyki.

### SŁOWA KLUCZOWE:

Drony, bezzałogowe statki powietrzne, operator, pilot, Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, odpowiedzialność, zasada winy, zasada słuszności, zasada ryzyka

### ABSTRACT

Legal aspects of the use of drones

The author of the abstract will present the problem of responsibility for drone flight. At the beginning, the author will describe the rules of civil liability. The first one is the principle of guilt, which is the most common basis for liability. Despite the lack of a statutory definition of guilt, we can understand it as an illegal act that violates certain requirements and rules applicable to human relations. It should be noted that guilt is always investigated in relation to the perpetrators of a given deed and can only be attributed to them if they have acted with some knowledge and could have foreseen the consequences of their behaviour. Another of these is the principle of risk. According to this, we are responsible for all the consequences of our actions, whether or not we are guilty of them. Because of this wide range of responsibilities, we apply this principle only in cases specified in the law, such as the responsibility for the collapse of a building. The last is the principle of equity - it is applied very rarely and manifests itself in situations where, despite the lack of guilt on the part of the perpetrator, the aggrieved party should be compensated, taking into account, for example, their financial or health condition. Next, the author will discuss what the liability of drone operators for damages looks like. Firstly, drones in Polish law are recognised as

aircraft and are directly subject to the Aviation Law. According to Article 206, the liability for damage caused by aircraft traffic is subject to the provisions of civil law on liability for damage caused when using mechanical means of transportation moved by natural forces. In practice, this means that the liability of drone operators is the same as that of persons driving motor vehicles, e.g. cars. The liability of this group of entities is described in Articles 435 and 436 of the Civil Code. It is a strict liability. As a consequence, the person who controls the drone is liable for all damage caused to persons or property, unless: a) the damage was caused by force majeure (e.g. a sudden gusty wind - in this case the situation is not clear, because it should be remembered that when using the drone, meteorological conditions should be taken into account, which will be discussed later), b) the damage was caused exclusively by the aggrieved person or another person for whom we are not responsible (e.g. if the aggrieved person threw something at the drone and as a result the thing was destroyed or if someone interfered with the control of the drone). It should also be stressed that the responsibility lies with the person who was controlling the drone at the time the damage was caused, and not with the owner of the drone. Finally, the author will also discuss what the liability for airborne damage looks like and will present judgments on this subject.

KEY WORDS:

Drones, unmanned aircraft, operator, pilot, European Union Aviation Safety Agency, liability, principle of guilt, principle of equity, principle of risk

### 1. Definicja bezpieczeństwa

Według M. Bujnowskiego bezpieczeństwo może być definiowane w odmienny sposób i jest uzależnione od pozycji oceniającego<sup>1</sup>. Jedną z definicji przedstawił S. Koziej, który określił bezpieczeństwo zarówno jako stan, jak i proces<sup>2</sup>. R. Zięba wiąże bezpieczeństwo z potrzebą podmiotową. Uważa, że to zjawisko może dotyczyć jednostek, a także grup społecznych. Również zaznacza, iż brak zagrożeń oraz kreatywna działalność podmiotu stanowią pewność istnienia i przetrwania. Oprócz tego podkreśla, że pewność jest zmienna w czasie i jest procesem społecznym<sup>3</sup>. Należy podkreślić, iż istnieją zarówno negatywne, jak i pozytywne definicje bezpieczeństwa. Rozumienie bezpieczeństwa w ujęciu negatywnym jest utożsamiane z brakiem zagrożeń. Z kolei pozytywna definicja obejmuje aktywne kształtowanie bezpieczeństwa jako pewności przetrwania i rozwoju<sup>4</sup>. Ponadto trzeba wskazać, iż w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem<sup>5</sup> znajduje się definicja bezpieczeństwa, opisująca to zjawisko jako stan, w którym możliwość uszkodzenia ciała lub mienia jest zredukowana i utrzymywana na akceptowalnym poziomie, lub poniżej tego poziomu poprzez ciągły proces identyfikacji zagrożeń i zarządzania ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa<sup>6</sup>. Natomiast na gruncie Rozporządzenia nr

<sup>1</sup> M. Bujnowski, *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego, Aspekty współpracy międzynarodowej*, Warszawa 2016, s. 22.

<sup>2</sup> S. Koziej, *Bezpieczeństwo: istota, podstawowe kategorie i historyczna ewolucja*, *Bezpieczeństwo narodowe*, II – 2011 / 18, s. 19.

<sup>3</sup> R. Zięba, *O tożsamości nauk o bezpieczeństwie*, *Zeszyty naukowe AON*, nr 1(86) 2012, s. 7-8.

<sup>4</sup> J. Barcik, *Europejska Polityka Bezpieczeństwa i Obrony, Aspekty prawne i polityczne*, Bydgoszcz-Katowice 2008, s. 17.

<sup>5</sup> Wytyczne Nr 13 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 grudnia 2015 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) - Doc 9859, Dz.Urz.ULC.2015.66, <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzienniki-resortowe/wprowadzenie-do-stosowania-wymagan-ustanowionych-przez-organizacje-35027806>, [dostęp: 19.11.2020 r.].

<sup>6</sup> Wytyczne Nr 13 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 grudnia 2015 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) - Doc 9859, Dz.Urz.ULC.2015.66, <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzienniki-resortowe/wprowadzenie-do-stosowania-wymagan-ustanowionych-przez-organizacje-35027806>.

2320/2000 bezpieczeństwo lotnictwa oznacza połączenie środków oraz zasobów ludzkich i naturalnych przeznaczonych do ochrony lotnictwa cywilnego przed bezprawnymi aktami ingerencji<sup>7</sup>.

## 2. Drony jako zagrożenie bezpieczeństwa lotniczego

Wedle Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. zagrożenie to sytuacja lub przedmiot z potencjałem możliwości spowodowania śmierci lub urazów ciała osoby, uszkodzeń sprzętu lub konstrukcji, straty materiału lub zmniejszenia możliwości wypełnienia przez osobę określonych funkcji<sup>8</sup>. Inną definicję zagrożenia została zamieszczona w Załączniku nr 19 do Konwencji chicagowskiej. Na podstawie tego dokumentu zagrożenie (Hazard) to stan lub obiekt, który potencjalnie może spowodować lub przyczynić się do wystąpienia incydentu lub wypadku statku powietrznego<sup>9</sup>. Trzeba wskazać, że zagrożenia możemy podzielić na różne grupy, np. na obecne oraz potencjalne<sup>10</sup>. Ponadto Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem wskazuje podział zagrożeń na grupy: zagrożenia naturalne, techniczne oraz ekonomiczne. Do pierwszej grupy należą zagrożenia, będące następstwem otoczenia, np. trudne warunki pogodowe lub zdarzenia klimatyczne (np. huragany, susze); niekorzystne warunki atmosferyczne (np. ulewne deszcze); zdarzenia geofizyczne (np. erupcje wulkanów); warunki geograficzne (na przykład trudny teren lub rozległe powierzchnie wody); zdarzenia w środowisku naturalnym (na przykład pożary, dzika przyroda oraz plagi insektów i zarazy); zdarzenia z zakresu zdrowia publicznego (na przykład epidemie grypy i innych chorób)<sup>11</sup>. W drugiej grupie znajdują się zagrożenia techniczne, np. awarie statków powietrznych i ich systemów, podsystemów, czy urządzeń. Ostatnia grupa to zagrożenia ekonomiczne, takie jak: a) wzrost gospodarczy, b) recesja; c) koszty materiałów i sprzętu. Biorąc powyższe pod uwagę można stwierdzić, iż bezzałogowe statki powietrzne są zagrożeniem dla lotnictwa cywilnego. Ze względu na łatwy dostęp do ich zakupu mogą stanowić narzędzie, za pomocą którego można przeprowadzić atak terrorystyczny<sup>12</sup>. Należy wskazać, iż Państwo Islamskie stosowało drony w celu przenoszenia swojego uzbrojenia, ale także

---

prawne/dzienniki-resortowe/wprowadzenie-do-stosowania-wymagan-ustanowionych-przez-organizacje-35027806, [dostęp: 19.11.2020 r.].

<sup>7</sup>Rozporządzenie (WE) NR 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, 30.12.2002 Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich L 355/1, <https://op.europa.eu/pl/publication-detail/-/publication/89fe2ceb-4b2c-4491-b62a-d8cbd77615e0/language-pl>, [dostęp: 19.11.2020 r.].

<sup>8</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0376&from=PL>, [dostęp: 19.11.2020 r.].

<sup>9</sup> Załącznik nr 19 do Konwencji Chicagowskiej, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/prawo/prawo\\_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik\\_19\\_ICAO.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik_19_ICAO.pdf), [dostęp: 19.11.2020 r.].

<sup>10</sup>T. Schóber, I. Koblen, S. Szabo, *Present and potential security threats posed to civil aviation*, INCAS BULLETIN, Volume 4, Issue 2/ 2012, pp. 169 – 175.

<sup>11</sup> [http://www.ulc.pl/\\_download/bezpieczenstow\\_lotow/standardy\\_sms/podrecznik\\_zarzadzania\\_bezpieczenstwem\\_wydanie\\_ii\\_pl.pdf](http://www.ulc.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/standardy_sms/podrecznik_zarzadzania_bezpieczenstwem_wydanie_ii_pl.pdf), [dostęp: 19.11.2020 r.].

<sup>12</sup> Szerzej: J. Marszałkiewicz, *Zagrożenie dla portów lotniczych ze strony bezzałogowych statków powietrznych*, Przegląd komunikacyjny, 12/2017, s. 2,3.

wojska używały drony w celu ataków na bazy obcych sił zbrojnych<sup>13</sup>. Ponadto użytkownicy dronów, np. dzieci, czy dorośli mogą wywoływać incydenty lotnicze poprzez nakierunkowanie drona na pas startowy lotniska albo na statek powietrzny. W 2015 roku doszło do incydentu na Lotnisku Chopina, w którym mały UAV znalazł się w odległości 100 m od statku powietrznego<sup>14</sup>. Na uwagę zasługuje fakt, iż wedle Rozporządzenia wykonawczego Komisji UE 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych, każdy operator bezzałogowego systemu powietrznego zgłasza właściwemu organowi wszelkie zdarzenia związane z bezpieczeństwem oraz przekazuje informacje dotyczące swojego bezzałogowego systemu powietrznego. Nie można nie zauważyć, iż wszelkie zgłoszenia incydentów, czy wypadków z udziałem dronów zgłaszamy przez Centralną Bazę Zgłoszeń<sup>15</sup>, do której dostęp ma zarówno Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC), jak i Państwowa Komisja Badania Wypadów Lotniczych (PKBWL).

### *3. Bezzałogowe statki powietrzne w prawie Unii Europejskiej*

Zgodnie z Rozporządzeniem nr 216/2008 (art. 4 ust.4) oraz ze załącznikiem nr II, Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) posiada kompetencje w stosunku do statków bezzałogowych o masie operacyjnej przekraczającej 150 kg. Z uwagi na brak szczegółowej regulacji bezzałogowych statków (ang. Unmanned Aircraft Systems, UAS) podjęto decyzję o stworzeniu przepisów prawnych odnoszących się do różnych kategorii BSP. W 2005 roku Agencja opublikowała opinię odnośnie do zmiany Rozporządzenia bazowego nr 216/2008<sup>16</sup>, w której zaznaczono, że EASA powinna ponosić większą odpowiedzialność za bezpieczeństwo - we współpracy z państwami członkowskimi i za ich zgodą - w tym w odniesieniu do specjalnych przepisów dotyczących sytuacji nadzwyczajnych. Ponadto stwierdzono, iż EASA powinna mieć przyznane odpowiednie zasoby umożliwiające skuteczne wykonywanie jej zadań w tej dziedzinie. Oprócz tego EKES podkreślił, że rozporządzenie (WE) nr 300/2008 powinno zostać poddane przeglądowi w celu uwzględnienia zmian, jakie miały miejsce od 2008 r. oraz postulował włączenie bezzałogowych statków powietrznych w zakres rozporządzenia i podkreśla znaczenie określenia wysokich standardów. Również 8 lutego 2018 roku została opublikowana Opinia nr 01/2008<sup>17</sup>, która odnosiła się do operacji UAS<sup>18</sup>. Na uwagę zasługuje też fakt, iż zostały wydane dwa akty dotyczące bezzałogowych statków powietrznych:

---

<sup>13</sup> <https://www.newsweek.pl/swiat/wbrytania-przypuscila-pierwsze-ataki-dronow-na-panstwo-islamskie/cbb2fqd>, [dostęp: 19.11.2020 r.].

<sup>14</sup> <https://spidersweb.pl/2015/07/lotnisko-chopina-dron-samolot-lufthansa.html>, [dostęp: 19.11.2020 r.].

<sup>15</sup> <https://cbz.gov.pl>, [dostęp: 19.11.2020 r.].

<sup>16</sup> Opinion no 01/2015, European Commission policy initiative on aviation safety and a possible revision of Regulation (EC) No 216/2008 <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Opinion%20No%2001-2015.pdf>, dostęp 30 lipca 2020.

<sup>17</sup> Opinion No 01/2018, Introduction of a regulatory framework for the operation of unmanned aircraft systems

in the 'open' and 'specific' categories, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Opinion%20No%2001-2018.pdf>, dostęp 30 lipca 2020.

<sup>18</sup> Szerzej: Śliwoska Aleksandra, Opinia EASA dotycząca bezzałogowych statków powietrznych – próba ujednoczenia przepisów unijnych, Elżbieta Dynia, Pączek Marcin (red.) Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie – nowe wyzwania, Rzeszów: Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego, 2019, s. 85-103.

Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/945 z dnia 12 marca 2019 r.<sup>19</sup> oraz Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r.<sup>20</sup>.

#### 4. *Bezzałogowe statki powietrzne w polskim prawie*

Zgodnie z art.126 ustawy Prawo lotnicze w polskiej przestrzeni powietrznej mogą być wykonywane loty bezzałogowych statków powietrznych (UAV), które muszą być wyposażone w takie same urządzenia umożliwiające lot, nawigację i łączność jak załogowy statek powietrzny wykonujący lot z widocznością (VFR) lub według wskazań przyrządów (IFR) w określonej klasie przestrzeni powietrznej. Odstępstwa mające zastosowanie w tym zakresie dla załogowych statków powietrznych stosuje się jednakowo do bezzałogowych statków powietrznych (UAV). Ponadto należy zaznaczyć, iż Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej są uprawnieni do określenia w drodze rozporządzenia, szczegółowy sposób i warunki wykonywania lotów przez bezzałogowe statki powietrzne w polskiej przestrzeni powietrznej oraz procedury współpracy operatorów tych statków z instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego, uwzględniając zasady bezpiecznego korzystania z przestrzeni powietrznej. Nie ulega wątpliwości, iż na podstawie art 126 a ustawy Prawo lotnicze bezzałogowy statek powietrzny, w tym model latający, może zostać zniszczony, unieruchomiony albo nad jego lotem może zostać przejęta kontrola. Ustawodawca do takich sytuacji zaklasyfikował:

1) przebieg lotu lub działanie bezzałogowego statku powietrznego:

- a) zagraża życiu lub zdrowiu osoby,
- b) stwarza zagrożenie dla chronionych obiektów, urządzeń lub obszarów,
- c) zakłóca przebieg imprezy masowej albo zagraża bezpieczeństwu jej uczestników,
- d) stwarza uzasadnione podejrzenie, że może zostać użyty jako środek ataku terrorystycznego;

2) bezzałogowy statek powietrzny wykonuje lot w przestrzeni powietrznej w części, w której wprowadzono ograniczenia lotów albo znajdującej się nad terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w której lot statku powietrznego jest zakazany od poziomu terenu do określonej wysokości.

Należy podkreślić fakt, iż ustawa określa ściśle określony katalog osób, które mogą dokonać zniszczenia lub unieruchomienia bezzałogowego statku powietrznego albo przejęcia kontroli nad jego lotem (w zależności od danej podgrupy uprawnieni mogą być, np. uprawnieni funkcjonariusze Policji, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Służby Celno-Skarbowej i Służby Więziennej, strażnicy Straży Marszałkowskiej, żołnierze Żandarmerii Wojskowej i Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz pracownicy specjalistycznych uzbrojonych formacji ochronnych).

---

<sup>19</sup> Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/945 z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie bezzałogowych systemów powietrznych oraz operatorów bezzałogowych systemów powietrznych z państw trzecich C/2019/1821, Dz.U. L 152 z 11.6.2019, str. 1—40.

<sup>20</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych C/2019/3824, Dz.U. L 152 z 11.6.2019, str. 45—71.

### 5. Zasady odpowiedzialności w polskim porządku prawnym

Pierwszą z zasad odpowiedzialności w porządku prawnym jest zasada winy. Według M. Sośniaka winą jest ujemna, negatywna ocena zachowania się sprawcy szkody, umożliwiająca postawienie mu zarzutu z powodu jego bezprawnego zachowania się. W przypadku zasady winy możemy mówić o wzorcu należytej staranności, czyli o tym jak powinien zachowywać się pomiot prawa. Jeżeli stwierdzimy, że zachowanie konkretnego podmiotu w konkretnej sytuacji odbiega od wzorca możemy uznać, że albo doszło do wystąpienia winy umyślnej – lekceważenie wzorca albo do niedbalstwa. Należy także stwierdzić, że odpowiedzialność konkretnego podmiotu zaczyna się od niedbalstwa, chyba że odpowiedzialność ta zostanie złagodzona. Ponadto konieczne jest rozróżnienie tego, iż wzorce należytej staranności są odmienne w zależności, czy mamy do czynienia z profesjonalistą, czy amatorem. Tym samym obszar odchyień od przyjętego wzorca należytej staranności jest obszarem winy. W doktrynie istnieją też dwa stanowiska odnoszące się do przesłanek winy. Pierwsze z nich określa, że bezprawność i poczytalność są przesłankami wstępnymi winy. Z kolei w drugim podkreślono, że na winę składa się zarówno element obiektywny, jak i subiektywny.

Drugą zasadą odpowiedzialności jest zasada ryzyka<sup>21</sup>. Zgodnie z nią podmiot będzie ponosił odpowiedzialność bez względu na winę lub w przypadku braku winy. Podmiot prowadzący przedsiębiorstwo wprawiane za pomocą siły przyrody w ruch powinien liczyć się z tym, iż jako profesjonalista ponosi zawodowe ryzyko w szczególności, gdy jego przedsiębiorstwo używa mechanicznych środków komunikacji takich jak: samolot. Tym samym przedsiębiorca powinien liczyć się z niebezpieczeństwem wynikającym z wykonywania transportu osób mechanicznym środkiem komunikacji. W przypadku, gdy zostanie wyrządzona szkoda w skutek ruchu mechanicznego środka komunikacji odpowiedzialność ponosi samoistny posiadacz tego środka na zasadzie ryzyka. W ten sposób podmiot może ponosić odpowiedzialność bez względu na to, czy ponosił winę, czy winę za szkodę ponoszą jego pracownicy, a nie on sam. Jednakże można się uwolnić od odpowiedzialności tylko wtedy, gdy wykaże się, iż wina leży wyłącznie po stronie poszkodowanego podróżującego lub osoby trzeciej, za której działanie lub zaniechanie nie odpowiada posiadacz samoistny. Drugą przesłanką egzomeracyjną jest siła wyższa. Oprócz wyżej wymienionych zasad istnieje też zasada słuszności, która jest stosowana rzadko. Jest stosowana w przypadku, gdy mimo braku winy po stronie sprawcy, poszkodowanemu należy się odszkodowanie ze względu na jego np. stan majątkowy, czy zdrowotny.

### 6. Zasady odpowiedzialności operatorów drona

Mimo braku legalnej definicji bezzałogowego statku powietrznego, nie ulega wątpliwości, iż za szkody oraz bezprawne działania związane z lotem drona odpowiedzialny jest operator, czyli osoba, która używa i kieruje dronem. Tym samym operator ponosi zarówno odpowiedzialność cywilną, jak i karną. W art. 206 ustawy Prawo lotnicze zostało podkreślone to, iż odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych podlega przepisom prawa cywilnego o odpowiedzialności za szkody wyrządzone przy posługiwaniu się mechanicznymi środkami komunikacji poruszonymi za pomocą siły przyrody, z

---

<sup>21</sup> Zob. M. Stec, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika za szkody w przesyłce – geneza, charakter prawny, granice*, Rozprawy habilitacyjne nr 250, s. 16-24, Zob. W. Górski, Z. Dominiczak, *Problematyka prawna przewozu osób*, Szczecin 1987, s. 106-107.

zastrzeżeniem ust. 2 i 3 oraz art. 207 odpowiedzialność osoby eksploatującej statek powietrzny. Jednakże odpowiedzialność nie powstanie, jeżeli szkoda wynika z samego faktu przelotu statku powietrznego odbywającego się zgodnie z obowiązującymi przepisami. Z kolei w art. 207 ustawy Prawo lotnicze pojawia się termin „osoby eksploatującej statek powietrzny”. Osoba ta w przypadku zaistnienia szkody poniesie odpowiedzialność za ruch bezzałogowego statku. Ponadto ustawodawca jako osobę eksploatującą statek powietrzny zakwalifikował osobę, która używała w czasie spowodowania szkody, czy przekazała prawo używania statku powietrznego innej osobie, jeżeli zachowała prawo decydowania w sprawach wykonywania lotu.

Biorąc pod uwagę powyższe rozważania należy wskazać, iż odpowiedzialność operatorów dronów jest taka jak odpowiedzialność osób prowadzących pojazdy mechaniczne (art. 435 i 436 kodeksu cywilnego). Jest to odpowiedzialność na zasadzie ryzyka. Analizując treść powyższych przepisów trzeba stwierdzić, iż osoba sterująca dronem odpowiada za wszystkie szkody wyrządzone na osobach lub mieniu. Jednakże można uwolnić się od odpowiedzialności w następujących sytuacjach: szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej oraz szkoda nastąpiła wyłącznie z winy poszkodowanego lub innej osoby, za którą nie ponosimy odpowiedzialności.

Na tym etapie należy podkreślić, iż sytuacji, gdy jakkolwiek osoba dozna uszczerbku majątkowego lub osobistego może dochodzić swoich praw od podmiotu, który naruszył jej dobra osobiste. Powstanie odpowiedzialności odszkodowawczej jest uzależnione od wystąpienia trzech przesłanek:

- zdarzenie, z którym ustawa, umowa wiąże odpowiedzialność;
- wystąpienie szkody;

W znaczeniu wąskim szkoda to uszczerbek majątkowy (różnica między stanem przed powstaniem szkody, a stanem obecnym). Z kolei w znaczeniu szerszym, pojęcie szkody obejmuje szkodę majątkową oraz niemajątkową, czyli uszczerbek każdego dobra chronionego przez prawo, w tym także dobra osobiste (krzywda)<sup>22</sup>.

- adekwatny związek przyczynowy między zdarzeniem prawnym, a szkodą<sup>23</sup>.

Nie można nie zauważyć, iż w sytuacji naruszenia przez bezzałogowy statek powietrzny przepisów prawa można ponosić odpowiedzialność zarówno cywilną, jak i karną. Tym samym możemy wyróżnić dwie grupy, do których zakwalifikujemy przepisy prawne, na podstawie których można dochodzić swoich roszczeń przed sądami. Pierwszą grupę stanowią przepisy, których naruszenie będzie powodować odpowiedzialność cywilną: odpowiedzialność za wyrządzenie szkody spowodowanej lotem drona (art. 435 i 436 Kodeksu cywilnego), odpowiedzialność za naruszenie dóbr osobistych (art. 23 i 24 Kodeksu cywilnego), odpowiedzialność za bezprawne rozpowszechnianie wizerunku (art. 81 ustawy o Prawie autorskim i prawach pokrewnych). Do drugiej grupy możemy zakwalifikować przepisy, które będą stanowiły źródło odpowiedzialności karnej: odpowiedzialność za naruszenie przepisów dotyczących ruchu lotniczego (art. 211 i 212 ustawy Prawo lotnicze), odpowiedzialność za spowodowanie katastrofy lub sprowadzenie

---

<sup>22</sup>Zob. Z. Radwański, A. Olejniczak, *Zobowiązania – część ogólna*, Warszawa 2010, s. 90-97; Zob. W. Czachórski, A. Brzozowski, M. Safjan, E. Skowrońska – Bocian, *Zobowiązania – zarys wykładu*, Warszawa 2009, s. 84-99.

<sup>23</sup>Op. cit. Z. Radwański, A. Olejniczak, *Zobowiązania...*, s. 86-90.

niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu powietrznym (art. 173 i 174 Kodeksu karnego), odpowiedzialność za spowodowanie uszczerbku na zdrowiu (art. 156 i 157 Kodeksu karnego), odpowiedzialność za uporczywe nękanie (art. 190a Kodeksu karnego) oraz odpowiedzialność za naruszenie miru domowego (art. 193 Kodeksu karnego).

#### 7. Podsumowanie

Bezzałogowe statki powietrzne to statki powietrzne, które wykonują lot bez pilota na pokładzie i są zdalnie sterowane. Nie ulega wątpliwości, iż mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, ale także dla ludzi oraz ich mienia. Obecnie dochodzi do coraz większej ilości incydentów z udziałem dronów, dlatego też ważne jest propagowanie wiedzy w tym zakresie. Urząd Lotnictwa Cywilnego przeprowadza kampanie informacyjne, dotyczące wykonywania bezpiecznych lotów dronem. Należy zaznaczyć też fakt, iż operator drona może ponosić zarówno odpowiedzialność cywilną, jak i karną. Ponadto na poziomie europejskim EASA reguluje kwestie dotyczące obszarów bezzałogowych statków powietrznych. Również na poziomie krajowym zostały stworzone przepisy, które odnoszą się do dronów, np. Art. 126, 126 a, 206, 207 ustawy Prawo lotnicze. Oczywiście nie można zapomnieć o tym, iż rozwój technologiczny może spowodować potrzebę stworzenia nowych regulacji bezzałogowych statków powietrznych, aby bezpieczeństwo zarówno operacji lotniczych, jak i obywateli oraz ich mienia było na wysokim poziomie.

#### Bibliografia

##### Literatura:

Bujnowski M., *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego, Aspekty współpracy międzynarodowej*, Warszawa 2016.

Koziej S., *Bezpieczeństwo: istota, podstawowe kategorie i historyczna ewolucja*, *Bezpieczeństwo narodowe*, II – 2011 / 18.

Zięba R., *O tożsamości nauk o bezpieczeństwie*, *Zeszyty naukowe AON*, nr 1(86) 2012, s. 7-8.

Barcik J., *Europejska Polityka Bezpieczeństwa i Obrony, Aspekty prawne i polityczne*, Bydgoszcz-Katowice 2008.

Kasprzyk P., Konert A., *Bezzałogowe statki powietrzne. Nowa era w dziejach lotnictwa. Nowa era w prawie lotniczym?*, [in:] B. Hołyst (ed.), *Przyszłość prawa: Księga pamiątkowa XX-lecia Wydziału Prawa i Administracji, Uczelnia Łazarskiego*, Warsaw 2017.

Konert A., Kotliński M., *Polish regulations on Unmanned Aerial Vehicles*, *Transportation Research Procedia*, Volume 35, 2018, Pages 140-147.

Konert A., *Bezzałogowe statki powietrzne : nowa era w prawie lotniczym : zagadnienia cywilnoprawne*, Warszawa 2020.

Konert A., Kotliński M., "How come i cannot fly a drone above the prime minister's office?" – criminal and civil liability of a drone operator in Poland, *Ius Novum* vol. 12 nr 4, 2018.

Ostrihansky M., Szmigiero M., *Prawo dronów, Bezzałogowe statki powietrzne w prawie Unii Europejskiej oraz krajowym*, Warszawa 2020.

Śliwoska Aleksandra, *Opinia EASA dotycząca bezzałogowych statków powietrznych – próba ujednoczenia przepisów unijnych*, Elżbieta Dynia, Pączek



Marcin (red.) Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie – nowe wyzwania, Rzeszów: Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego, 2019.

M. Stec, Odpowiedzialność cywilna przewoźnika za szkody w przesyłce – geneza, charakter prawny, granice, Rozprawy habilitacyjne nr 250.

N. W. Górski, Z. Dominiczak, Problematyka prawna przewozu osób, Szczecin 1987.

Reason, James (2000-03-18). "Human error: models and management". *British Medical Journal*. 320 (7237): 768–770; "The Contribution of Latent Human Failures to the Breakdown of Complex Systems". *Philosophical Transactions of the Royal Society of London. Series B, Biological Sciences*. 327 (1241).

A. F. El-Sayed, *Bird Strike in Aviation. Statistics, Analysis and Management*, Wiley 2019.

T. Schóber, I. Koblen, S. Szabo, *Present and potential security threats posed to civil aviation*, INCAS BULLETIN, Volume 4, Issue 2/ 2012.

#### Akty prawne:

Ustawa prawo lotnicze

Kodeks cywilny

Kodeks karny

Prawo autorskie i prawa pokrewne

Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/945 z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie bezzałogowych systemów powietrznych oraz operatorów bezzałogowych systemów powietrznych z państw trzecich C/2019/1821, Dz.U. L 152 z 11.6.2019, str. 1—40.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych C/2019/3824, Dz.U. L 152 z 11.6.2019, str. 45—71.

Wytyczne Nr 13 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 grudnia 2015 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) - Doc 9859, Dz.Urz.ULC.2015.66,

Wytyczne Nr 13 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 grudnia 2015 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) - Doc 9859, Dz.Urz.ULC.2015.66,

Rozporządzenie (WE) NR 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, 30.12.2002 Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich L 355/1.

Opinion No 01/2018, Introduction of a regulatory framework for the operation of unmanned aircraft systems in the 'open' and 'specific' categories, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Opinion%20No%2001-2018.pdf>, dostęp 30 lipca 2020.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchycenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0376&from=PL>

Załącznik nr 19 do Konwencji Chicagowskiej, [https://www.ulc.gov.pl/\\_download/prawo/prawo\\_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik\\_19\\_ICAO.pdf](https://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/Zalacznik_19_ICAO.pdf)

Strony internetowe:

<https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzienniki-resortowe/wprowadzenie-dostosowania-wymagan-ustanowionych-przez-organizacje-35027806>

<https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzienniki-resortowe/wprowadzenie-dostosowania-wymagan-ustanowionych-przez-organizacje-35027806>

<https://op.europa.eu/pl/publication-detail/-/publication/89fe2ceb-4b2c-4491-b62a-d8cbd77615e0/language-pl>

[http://www.ulc.pl/\\_download/bezpieczenstw\\_lotow/standardy\\_sms/podrecznik\\_zarzadzania\\_bezpieczenstwem\\_wydanie\\_ii\\_pl.pdf](http://www.ulc.pl/_download/bezpieczenstw_lotow/standardy_sms/podrecznik_zarzadzania_bezpieczenstwem_wydanie_ii_pl.pdf)

<https://aviation-safety.net/database/events/event.php?code=WX>