

# Wietrzenie prawdy

James Healy-Pratt z udziałem mgr Magdaleny Rzesiowskiej

James Healy-Pratt jest Partnerem i Kierownikiem Wydziału Lotnictwa, Stewarts Law LLP, Londyn

**Gdy ktoś ginie w wypadku lotniczym, zawsze jest więcej niż jeden pokrzywdzony. James Healy Pratt, prawnik specjalizujący się w reprezentowaniu strony powodowej w sprawach z zakresu lotnictwa, wyjaśnia prawa rodzin które straciły swoich bliskich w wypadkach lotniczych.**

Większość Europejczyków miało już okazję lecieć samolotem. Znane są im więc słowa powszechnie ogłaszane pasażerom przez kapitanów po przylocie: „właśnie zakończyliśmy najbezpieczniejszą część podróży”.

Dobłą wiadomością jest to, że podczas gdy lata nas coraz więcej, samo latanie staje się również bezpieczniejsze. W 2006 roku miało miejsce 27 katastrof samolotów liniowych na całym świecie, tj. o 8 mniej niż w 2005. Rok 2007 był szczególnie dobrym rokiem jeśli chodzi o bezpieczeństwo w lotnictwie. Genewska Aircraft Crashes Record Office (ACRO) informuje, że w 2007 roku były 23 wypadki samolotów komercyjnych, w których były ofiary śmiertelne. Średnia liczba takich katastrof każdego roku, w ciągu ostatniej dekady wynosiła 37. W kategoriach ludzkich oznacza to, około

900 do 1000 pasażerów zabitych w wypadkach lotniczych każdego roku.

Liczba wypadków z udziałem małych statków powietrznych takich jak: helikoptery, prywatne odrzutowce i samoloty lekkie jest wyższa, ze średnią wynoszącą 1500 zabitych pasażerów i członków załogi w ciągu roku.

Wciąż jednak wypadki, takie jak ten z udziałem helikoptera Morecambe Bay/Centrica „Dauphin” A365N w grudniu 2006 roku na Morzu Irlandzkim, w którym zginęło 7 pasażerów i członków załogi, jasno pokazują niebezpieczeństwo związane z lataniem.

## **Ochrona praw osób i rodzin poszkodowanych**

Powszechnie podnoszona jest kwestia tego, do jakiej ochrony prawnej powinny być uprawnione rodziny, które muszą stawić czoła tragedii ich bliskich, którzy ponieśli śmierć lub zostali poważnie ranni w wypadkach samolotowych. Rodziny te muszą często przeciwz mierzyć się z emocjonalnymi, finansowymi jak i prawnymi następstwami tej starty.

Wypadki lotnicze są zazwyczaj badane przez: ekspertów rządowych z państwa w których wypadek się wydarzył; ekspertów z państwa producenta samolotu, jak i ekspertów z państwa w którym samolot jest zarejestrowany.

Lotnictwo ze swojej natury ma charakter międzynarodowy i w związku z tym badanie przyczyn katastrof lotniczych często wymaga współpracy na poziomie międzynarodowym. Zazwyczaj oficjalne dochodzenie skupia się na znalezieniu przyczyn wypadku, bez wkraczania w sferę winy czy odpowiedzialności.

ponoszących winę za wypadek jest ich głównym celem.

Jednakże nie jest tak w każdym przypadku, bowiem w niektórych państwach (włączając w to niektóre państwa Unii Europejskiej, część Dalekiego Wschodu oraz USA) dochodzenie lub śledztwo o charakterze karnym prowadzone jest wraz z ogólnym badaniem przyczyn wypadku – co z kolei zazwyczaj powoduje konflikt pomiędzy instytucjami jak również zmniejszenie przepływu informacji dowodowych.



### **Dochodzenie**

Osoby badające okoliczności i przyczyny katastrofy zainteresowane są sprawami bezpieczeństwa i wydawaniem zaleceń dla zapobiegania kolejnym wypadkom. Zatem promowanie bezpieczeństwa lotniczego, a nie szukanie osób

W Zjednoczonym Królestwie organem dochodzeniowym jest Air Accidents Investigation Branch (AAIB), część Departamentu Transportu. Jego główny inspektor jasno

wyznacza cel AAIB, którym jest: „Polepszenie bezpieczeństwa lotniczego, poprzez ustalenie przyczyn wypadków i poważnych incydentów lotniczych oraz wydawanie rekomendacji dla zapobiegania wypadkom w przyszłości. Organ ten nie jest uprawniony do podejmowania decyzji w sprawie winy lub odpowiedzialności.”

W Polsce, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, działająca przy ministrze właściwym do spraw transportu, zajmuje się badaniem wypadków i incydentów lotniczych. Podobnie jak w UK, głównym celem Komisji jest badanie wypadków i poważnych incydentów lotniczych, w celu ustalenia przyczyny wypadku i, w zależności od wyników czynności badawczych, zaproponować zalecenia dla zapobiegania podobnym wypadkom w przyszłości. Wyniki czynności badawczych publikowane są w Raporcie Końcowym (w przypadku wypadków i poważnych incydentów) lub też w formie Uchwały (w przypadku drobnych incydentów).

Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności. Jednakże, biorąc pod uwagę wyniki czynności badawczych wskazuje właściwe środki w celu zwiększenia bezpieczeństwa lotniczego w przyszłości. Raporty końcowe wraz z zaleceniami Komisji stanowią podstawę do podjęcia przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego decyzji w sprawie podjęcia działań profilaktycznych.

Niektóre dochodzenia w sprawach wypadków lotniczych mogą zostać upolitycznione gdy poszczególne kraje nie zgadzają się między sobą, lub też z producentem, co do przyczyn wypadku. Może to prowadzić do kompromisowego ustalenia wniosków, co w dalszej kolejności może mieć istotny wpływ na przyszłość bezpieczeństwa lotniczego, jak również rozszczenie o odszkodowanie dochodzone przez rodziny ofiar.

Sami pasażerowie mogą posiadać ubezpieczenie na życie lub ubezpieczenie podróżne, w ramach którego oni sami lub ich najbliżsi mogą otrzymać oznaczoną kwotę pieniężną w przypadku śmierci lub poważnego obrażenia ciała w czasie podróży lotniczej.

Jednakże te sumy mogą być małe w porównaniu z potencjalnym odszkodowaniem, jakie rodziny ofiar mogą uzyskać od:

- linii lotniczych, lub operatora statku powietrznego
- firmy która jest właścicielem wynajętego statku powietrznego (jeżeli samolot jest wynajęty przez linię lotniczą, lub innego operatora)
- podmiotu dokonujące przeglądów lub generalnego remontu statku powietrznego
- producenta statku powietrznego

- producenta wchodzących w skład samolotu części, np. silnika, awioniki, systemów kontrolnych
- lotniska, gdzie wypadek nastąpił
- dostawcy paliwa czy obsługi naziemnej lotniska odlotu statku powietrznego
- podmiotu zapewniającego kontrolę powietrzną regionu, gdzie wypadek nastąpił

Zazwyczaj wszystkie z wyżej wymienionych podmiotów posiadają specjalistyczne ubezpieczenie lotnicze, pokrywające odpowiedzialność za szkody wyrządzone z ich winy jak też odpowiedzialności wobec osób trzecich – włączając w to pasażerów.

**Rodziny ofiar katastrof lotniczych mają prawo ubiegać się o odszkodowanie**

Jeśli chodzi o prawo polskie, zgodnie z art. 209 Prawa Lotniczego użytkownicy statków powietrznych, przewoźnicy i inni przedsiębiorcy prowadzący działalność lotniczą są zobowiązani ubezpieczyć się od odpowiedzialności cywilnej odpowiednio za szkody wyrządzone w związku z ruchem statków powietrznych, z przewozem lotniczym lub wykonywaniem innej działalności lotniczej.

Regularne linie lotnicze, działające w Unii Europejskiej posiadają zazwyczaj ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej pokrywające roszczenia osób trzecich i pasażerów, opiewające na ponad miliard dolarów dla każdego wypadku/samolotu.

Wraz z wprowadzeniem do użytku samolotów „superjumbo”, tj. Airbusa A380, posiadającego około 555 miejsc, niektóre linie lotnicze starały się uzyskać ochronę ubezpieczeniową przed roszczeniami osób trzecich i pasażerów, której górna granica wynosiłaby aż 3 miliardy dolarów na pojedynczy wypadek lotniczy.

Wielcy producenci lotniczy zazwyczaj zawierają umowy ubezpieczenia, które wahają się w okolicy 2 miliardów dolarów.

Duża część ubezpieczeń lotniczych znajduje pokrycie na zasadzie koasekuracji z firmami znajdującymi się w Londynie, takimi jak jak: Global Aerospace czy AIG, Allianz Marine & Aviation czy syndykatami w ramach Lloyd's of London, takimi jak Ace Global Markets, Amlin, Catlin, Hardy, QBE czy MSF Pritchard.

Ten fakt jest bardzo ważny, ponieważ to ubezpieczyciele lotniczy instruuja reprezentujących pozwanego prawników specjalizujących się w sprawach z zakresu wypadków lotniczych, aby bronili linie lotnicze oraz pieniądze

ubezpieczyciela. Z reguły ubezpieczyciele chcą się upewnić, że otrzymują więcej pieniędzy ze składek niż wydają na roszczenia. Tak samo jest też w przypadku ubezpieczeń lotniczych, gdzie ubezpieczyciele lotniczy dążą do ograniczenia odpowiedzialności ich klientów oraz do obniżenia wysokości odszkodowań dla ofiar.

A zatem, czy rodziny ofiar mogą żądać odszkodowania? Ogólną zasadą jest, że rodziny pasażerów zabitych lub rannych w wypadkach lotniczych, mogą rzeczywiście żądać odszkodowania. Jednakże sprawy się komplikują, przez to że odpowiedź na następne pytania, tj. „jak dużego odszkodowania mogą się domagać?”, „od kogo?” i „gdzie?” nie jest generalnie łatwa. Międzynarodowa struktura prawna jest zazwyczaj stosowana do wszelkich wypadków lotniczych. Mogą również mieć miejsce skomplikowane technicznie kwestie sporne, odnoszące się do pilotażu, nawigacji, konserwacji, budowania czy projektowania statku powietrznego.

### **Stany Zjednoczone**

Odszkodowania uzyskiwane w sądach w USA, są znacznie wyższe niż gdziekolwiek na Świecie. Sądy i ławy przysięgłych w USA mają po prostu więcej współczucia i są bardziej hojni w stosunku do rodzin ofiar wypadków

lotniczych, zwłaszcza gdy chodzi o zadośćuczynienie za załamanie emocjonalne, ból i cierpienie przez które rodziny ofiar przechodzą po stracie swoich bliskich. Nawet w obrębie różnych stanów w USA występują znaczące różnice w podejściu do odszkodowań; „mikro-klimaty prawne” – w związku z tym wiedza o poszczególnych lokalnych stanowiskach jest niezbędna.

Dlatego też rodziny ofiar wypadków lotniczych potrzebują porad prawnika specjalisty z zakresu lotnictwa. Prawnicy zajmujący się ogólnymi roszczeniami o naprawienie szkody na osobie, nie posiadający takiej wiedzy specjalistycznej, po prostu nie mają międzynarodowego prawniczego doświadczenia i wiedzy czy też sieci miejscowych specjalistów – by doradzić rodzinom jak zmaksymalizować wysokość ich odszkodowania.

Ponadto prawnicy zajmujący się ogólnymi sprawami o odszkodowanie za szkody na osobie nie będą mieli obszernych możliwości odwołania się do ekspertów z dziedziny lotnictwa o poradę w wielorakich sprawach technicznych, które mogą się pojawić. Praktyczna wiedza o kulturze i funkcjonowaniu rynku ubezpieczeń lotniczych, dostęp do tego rynku jak i do zespołu prawników-obrońców daje osobom dochodzącym odszkodowania znaczącą przewagę.

Niezależni doradcy finansowi mają również istotne zadanie do spełnienia. Odszkodowania

wypłacane ofiarom czy ich rodzinom mogą być znaczne. Prawnicy specjalizujący się w wypadkach lotniczych pozostają w bliskiej współpracy z doradcami finansowymi. Na przykład, odszkodowanie może zostać uzgodnione poprzez zawarcie ugody zapewniającej otrzymanie pakietu określonych świadczeń czy też odpowiedniej renty. Z drugiej strony, w przypadku jednorazowo wypłaconej sumy odszkodowania rozsądne jest szczegółowe rozważenie strategii inwestowania. W obu przypadkach porada doradcy finansowego jest kluczowa dla zapewnienia jak najlepszych rozwiązań dla ofiar wypadków czy ich bliskich.

### Statystyka

W zależności od narodowości pasażera, charakteru podróży lotniczej (lot krajowy lub międzynarodowy), państwa w którym została założona linia lotnicza, państwa w którym został wyprodukowany samolot, mogą zostać osiągnięte różne kwoty odszkodowania. Widoczne są tu bardzo ciekawe i znaczące różnice w średniej wartości odszkodowania przyznawanego rodzinom zmarłych w sądach różnych państw:

1. Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej - £750,000;
2. Francja - £850,000;
3. Nowe Państwa Członkowskie Unii Europejskiej - £250,000;
4. Japonia - £950,000;
5. Australia - £450,000;
6. Brazylia - £350,000;
7. Stany Zjednoczone - £2,000,000;
8. Kanada - £1,000,000;
9. Azja - od £150,000 do £375,000.