

## Przedmowa

Lotnictwo jest jednym z najszybciej rozwijających się sektorów przemysłu światowego. Globalizacja światowej gospodarki, ale także potrzeby społeczne i kulturowe stymulują jego rozwój. Kształtowanie infrastruktury lotniczej, w tym w zakresie portów lotniczych, stanowi ważny element polityki transportowej. Lotniska mają istotne znaczenie gospodarcze oraz znaczny wpływ na rozwój ekonomiczny i społeczny w skali regionalnej i światowej. Wpływ ten wybiega daleko poza bezpośrednie efekty dla otoczenia lotniska, przynosząc, poprzez dostępność usług lotniczych, znaczne korzyści dla biznesu i klientów funkcjonujących w regionie<sup>1</sup>.

Z uwagi na rolę jaką pełnią porty lotnicze w gospodarce światowej i lokalnej oraz ich wpływ na aspekty społeczne i kulturowe, rozwój infrastruktury lotniczej, kwestie operacyjne funkcjonowania lotnisk, a także zarządzanie lotniskami są poddane szerokim regulacjom prawnym. Zarządzanie portem lotniczym dostępnym dla ruchu pasażerskiego i towarowego wiąże się z odpowiedzialnością nie tylko prawną, ale także mającą wymiar ekonomiczny i społeczny. Wieloaspektowy charakter tej działalności powoduje, że zarządzający portami lotniczymi funkcjonują w ramach prawnych mających podstawy nie tylko w prawie gospodarczym, ale w szczególności w prawie lotniczym. Zarządzanie portem lotniczym jest jednym z rodzajów działalności lotniczej. Zgodnie z międzynarodowymi przepisami podlega ona certyfikacji, która ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa jej wykonywania. Ponadto ten rodzaj działalności lotniczej, jako działalność gospodarcza, podlega wymogom prawnym określonym w prawie krajowym, które co do zasady uzależniają wykonywanie tego rodzaju działalności od uzyskania stosownego zezwolenia.

Biorąc pod uwagę powyższe, u podstaw powstania niniejszej pracy legło przekonanie o braku w literaturze i doktrynie należytego miejsca poświęconego zarządzaniu portami lotniczymi. O ile przez lata porty lotnicze postrzegane były wyłącznie jako dostawcy infrastruktury, o tyle sytuacja ta uległa zmianie. Obecnie podmioty te, prowadząc działalność biznesową, odgrywają znaczącą rolę w globalnym systemie transportowym, a w wymiarze operacyjnym – w globalnym systemie bezpieczeństwa. Jest to działalność o charakterze wieloaspektowym, stąd celem pracy jest dokonanie analizy złożonej sytuacji prawnej zarządzającego portem lotniczym, jako podmiotu prawa prywatnego i publicznego w zakresie wybranych zagadnień, a następnie ich usyste-

---

<sup>1</sup> Zob. The social and economic impact of airports In Europe, Airport Council International, January 2004, dostępne na [www.aci-europe.org/policy/position-papers.html?view=group&group=1&id=10](http://www.aci-europe.org/policy/position-papers.html?view=group&group=1&id=10), dostęp 11.2.2016 r.

matyzowanie poprzez analizę gospodarczego – biznesowego, *stricte* lotniczego i cywilnego aspektu tej działalności. Prawo gospodarcze wyznacza zakres swobody działalności przedsiębiorcy zarządzającego portem lotniczym. Prawo lotnicze nakłada na zarządzającego szereg zadań, które w aspekcie operacyjnej działalności lotniczej można podzielić na dwie grupy: obowiązki w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa operacyjnego – *safety* i obowiązki w zakresie zapobiegania aktom bezprawnej ingerencji – *security*. Aspekt cywilnoprawny tej działalności w zakresie odpowiedzialności za szkody z tytułu czynów niedozwolonych nie jest natomiast zbadany, a pogląd w zakresie zasad odpowiedzialności zarządzającego nie jest ugruntowany. Praca ma na celu przedstawienie tych obszarów w sposób usystematyzowany, tak, aby zyskała ona nie tylko walor naukowy, ale także praktyczny. Brak jest bowiem w polskiej literaturze przedmiotu publikacji obejmującej ten zakres tematyczny. Status prawny zarządzających portami lotniczymi nie był dotychczas przedmiotem zainteresowań nauki. Ulega to stopniowej zmianie, jednakże najbardziej widoczne jest to w obszarach operacyjnych. Aspekt odpowiedzialności cywilnej czy analiza statusu prawnego zarządzającego jako podmiotu gospodarczego nie była dotąd rozpatrywana. Powodów tego można upatrywać w dość późnym rozwoju infrastruktury lotniskowej w Polsce, który rozpoczął się dopiero po akcesji do Unii Europejskiej (UE). Rozwój rynku usług lotniczych wymusił na zarządzających probiznesowe podejście do zarządzania lotniskami, co w krajach Europy zachodniej miało miejsce kilkanaście lat wcześniej<sup>2</sup>.

W celu pełnej analizy złożonej sytuacji prawnej podmiotów zarządzających portami lotniczymi w rozdziale I nin. pracy omówiono rozwój prawa lotniczego na tle historycznego rozwoju usług lotniczych. Przedstawiono także ogólne informacje w zakresie reżimu prawnego, w ramach którego funkcjonuje zarządzający portem lotniczym. Zagadnienia ogólnoteoretyczne, w tym wprowadzenie definicji pojęć wykorzystywanych w pracy było niezbędne w celu prowadzenia dalszych rozważań.

W rozdziale II przeanalizowane zostały prawnogospodarcze aspekty zarządzania portami lotniczymi. Przedstawiono podstawy prawne prowadzenia lotniczej działalności gospodarczej, stosunków własnościowych w ramach przedsiębiorstw wykonujących ten rodzaj działalności, a także wzajemnych relacji prawa lotniczego i gospodarczego oraz obowiązków wynikających z tytułu prowadzenia tego rodzaju działalności gospodarczej. Celem tych rozważań jest umiejscowienie zarządzającego we właściwych ramach prawnych – jako podmiotu prowadzącego lotniczą działalność gospodarczą – określających jego status. Przyczyni się to do przybliżenia istoty zarządzania portem lotniczym w wymiarze korporacyjnym, biznesowym i operacyjnym, a także pozwoli na prowadzenie dalszych wywodów w zakresie wniosków dotyczących aspektu odpowiedzialności cywilnej zarządzającego.

W rozdziale III dokonana została analiza rozwoju systemu międzynarodowych, europejskich i krajowych aktów prawnych w zakresie *safety* i *security*, wskazując ewolucję systemu. Przeanalizowano ryzyka związane z zarządzaniem portem lotniczym w zakre-

---

<sup>2</sup> Szerzej zob. rozdział II.

sie *safety* i *security*, i w tym kontekście przedstawiono obowiązki oraz działania, które musi podejmować zarządzający, aby zapewnić bezpieczeństwo i zminimalizować występowanie tych ryzyk. Omówiono i scharakteryzowano obszar *safety*, wskazując na specyfikę rozwiązań międzynarodowych i europejskich. Omówiono modele systemu bezpieczeństwa w zakresie zapobiegania aktom bezprawnej ingerencji przyjęte w niektórych krajach UE i dokonano analizy tekstów prawnych i opracowań, celem rozważenia najkorzystniejszych z punktu widzenia bezpieczeństwa i interesu zarządzającego, jako podmiotu prowadzącego działalność gospodarczą, rozwiązań organizacyjnych i prawnych. Analiza dokonana w tym Rozdziale pozwoliła sformułować wnioski w zakresie charakteru regulacji prawnych i systemów przyjętych w tych obszarach, a także określić obowiązki i rolę zarządzającego. Wnioski te posłużą do prowadzenia dalszych wywodów w zakresie odpowiedzialności cywilnej zarządzającego z tytułu deliktu.

W rozdziale IV zbadano zasady i podstawy odpowiedzialności cywilnej zarządzającego portem lotniczym z tytułu czynu niedozwolonego. Wybór tego obszaru podjęty jest brakiem jednolitego stanowiska co do zasad tej odpowiedzialności. Nie przesądzają tej kwestii przepisy prawa lotniczego międzynarodowego, europejskiego ani krajowego, w przeciwieństwie do kwestii odpowiedzialności przewoźnika lotniczego. Tym samym należy sięgnąć do przepisów prawa cywilnego. O ile odpowiedzialność kontraktowa zarządzającego portem lotniczym w przekonaniu autorki nie budzi co do zasady większych wątpliwości, o tyle określenie zasady odpowiedzialności zarządzającego z tytułu deliktu, tj. zasady winy bądź ryzyka – wobec milczenia doktryny i braku jednolitego orzecznictwa – nie jest zagadnieniem przesądzonym. Stąd analizie poddane zostało orzecznictwo oraz akty prawne krajowe i zagraniczne, a także podjęta została próba wskazania optymalnych rozwiązań prawnych w tym zakresie.

W monografii poruszono wybrane zagadnienia związane ze statusem prawnym zarządzającego. Wybór ten wynika z subiektywnej oceny autorki, która uznała, że są to obszary w praktyce najbardziej problemowe i jednocześnie najciekawsze. Wolą autorki było także podkreślenie wieloaspektowego charakteru tej działalności i uwypuklenie roli zarządzającego jako podmiotu zarówno prawa prywatnego, jak i publicznego, który pełni funkcje operacyjne, ale także biznesowe.

Niniejsza monografia stanowi uaktualnioną i nieznacznie zmienioną wersję pracy doktorskiej obronionej na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach w czerwcu 2015 r. Serdecznie dziękuję Panu Profesorowi UŚ dr. hab. Leszkowi Ogięto – Promotorowi mojej pracy za opiekę naukową, życzliwość i pomoc w wybranym przeze mnie temacie dysertacji oraz ciekawe i konstruktywne dyskusje. Składam także wyrazy podziękowania Panu Profesorowi dr. hab. Mirosławowi Stecowi oraz Panu Profesorowi UŚ dr. hab. Henrykowi Goikowi – Recenzentom mojej pracy za cenne uwagi, które dały mi możliwość nowego spojrzenia na poruszane zagadnienia. Dziękuję moim najbliższym za wsparcie i zachętę do dalszej pracy.

Katowice, sierpień 2016 r.

Sylwia Kaczyńska