

**Bezzałogowe statki
powietrzne. Nowa era
w prawie lotniczym.
Zagadnienia
cywilnoprawne**

Spis treści

Wykaz skrótów	XI
Bibliografia	XV
Wstęp	XXXI
Rozdział I. Regulacje prawne w zakresie użytkowania bezzałogowych statków powietrznych	1
1. Wprowadzenie	1
2. Terminologia	2
2.1. Etymologia	2
2.2. Dron jako robot	3
2.3. Dron jako statek powietrzny	5
2.4. Klasyfikacja bezzałogowych statków powietrznych	7
2.5. System bezzałogowego statku powietrznego	8
3. Międzynarodowe regulacje prawne w zakresie użytkowania bezzałogowych statków powietrznych	10
4. Regulacje prawne UE w zakresie użytkowania bezzałogowych statków powietrznych	13
5. Dokumenty JARUS (Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems)	20
6. Polskie regulacje prawne w zakresie użytkowania bezzałogowych statków powietrznych	21
6.1. Ustawa – Prawo lotnicze	21
6.2. Przepisy szczególne	21
7. Regulacje prawne w zakresie użytkowania bezzałogowych statków powietrznych w USA	27
7.1. Regulacje federalne	27
7.2. Regulacje lokalne i stanowe	34
8. Badania ankietowe – Wyniki ankiet zebranych w ramach projektu badawczego „Bezzałogowe statki powietrzne – nowa era w prawie lotniczym”	35
9. Podsumowanie	37
Rozdział II. Odpowiedzialność cywilna za szkody spowodowane użytkowaniem bezzałogowych statków powietrznych	39
1. Wprowadzenie	39

2. Odpowiedzialność za szkody spowodowane użytkowaniem bezzałogowych statków powietrznych przy przewozie lotniczym (odpowiedzialność kontraktowa)	41
2.1. Odpowiedzialność za szkody spowodowane użytkowaniem bezzałogowych statków powietrznych na podstawie konwencji międzynarodowych	41
2.1.1. Odpowiedzialność za szkody spowodowane pasażerom przewożonym bezzałogowym statkiem powietrznym	41
2.1.2. Odpowiedzialność za towar przewożony bezzałogowym statkiem powietrznym	47
2.2. Odpowiedzialność kontraktowa za szkody spowodowane użytkowaniem bezzałogowych statków powietrznych w Polsce	51
2.2.1. Odpowiedzialność za szkody spowodowane pasażerom oraz uszkodzenie lub zniszczenie towarów przewożonych bezzałogowym statkiem powietrznym	52
3. Odpowiedzialność za szkody spowodowane przez operatora bezzałogowego statku powietrznego	54
3.1. Wprowadzenie	54
3.2. Odpowiedzialność za szkody spowodowane przez BSP sterowane przez operatora	55
3.2.1. Odpowiedzialność w prawie międzynarodowym	55
3.2.2. Odpowiedzialność operatora bezzałogowego statku powietrznego w prawie krajowym	59
3.2.2.1. Przykłady rozwiązań w wybranych państwach	59
3.2.2.2. Odpowiedzialność operatora BSP w prawie polskim ..	62
3.2.2.2.1. Odpowiedzialność osoby eksploatującej statek powietrzny	62
3.2.2.2.2. Dron jako mechaniczny środek komunikacji wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody	62
3.2.2.2.3. Pojęcie osoby eksploatującej statek powietrzny	64
3.2.2.2.4. Pojęcie operatora i pilota drona	66
3.2.2.2.5. Przesłanki egzoneracyjne	67
3.2.2.2.6. Drony jako statki powietrzne niebędące mechanicznymi środkami komunikacji. Wnioski <i>de lege lata</i> i <i>de lege ferenda</i>	67
3.2.2.2.7. Odpowiedzialność na zasadzie winy w przypadku zderzenia bezzałogowych statków powietrznych ..	70
4. Odpowiedzialność za szkody spowodowane przez bezzałogowe statki powietrzne państwowe	72
5. Odpowiedzialność służb kontroli ruchu lotniczego (ATC)	77

6. Odpowiedzialność za szkody spowodowane przez bezzałogowe statki powietrzne autonomiczne (<i>autonomous operation</i>)	79
7. <i>U-space</i>	84
7.1. Wprowadzenie	84
7.2. Analiza hipotetycznych przypadków korzystania z <i>U-space</i> . Próba stworzenia zakresu podmiotowego odpowiedzialności cywilnej	86
7.3. Podsumowanie	90
8. Przyszłe regulacje międzynarodowe. Prawo właściwe	91
9. Ubezpieczenie OC za szkody spowodowane użytkowaniem bezzałogowych statków powietrznych	92
9.1. Wprowadzenie	92
9.2. Minimalne wymogi ubezpieczenia OC w UE	93
9.3. Wymogi ubezpieczenia OC w Polsce	97
9.4. Wymogi ubezpieczenia OC w USA	99
9.5. Wymogi ubezpieczenia OC w wybranych krajach	100
9.6. Analiza prawoporównawcza. Uwagi <i>de lege ferenda</i>	101
10. Podsumowanie	102
Rozdział III. Odpowiedzialność za produkt wobec rozwoju bezzałogowych systemów powietrznych	107
1. Wprowadzenie	107
2. Analiza przypadków (statystyk)	110
3. Rozwiązania ogólne na szczeblu Unii Europejskiej	112
3.1. Dyrektywa w sprawie ujednoczenia regulacji prawnych państw członkowskich w zakresie odpowiedzialności za produkty wadliwe (85/374/EWG)	112
3.2. Odpowiedzialność producenta bezzałogowego statku powietrznego na podstawie polskiego reżimu pozaumownej odpowiedzialności odszkodowawczej (art. 449 ¹ –449 ¹⁰ KC)	113
3.3. Potrzeba nowych regulacji?	117
4. Rozwiązania szczegółowe na szczeblu Unii Europejskiej	118
4.1. Odpowiedzialność producenta w nowym europejskim prawie dronowym (tzw. rozporządzenie delegowane)	118
4.2. Odpowiedzialność cywilna i status prawny robotów w UE	124
5. Odpowiedzialność producenta bezzałogowego statku powietrznego w USA	130
5.1. Prawo właściwe – wprowadzenie	130
5.2. Prawo stanowe	130
5.2.1. Wprowadzenie	130
5.2.2. Obiektywna odpowiedzialność producenta (<i>strict liability</i>)	131

5.2.3. Teoria zaniedbania (<i>negligence</i>)	133
5.2.4. Naruszenie gwarancji (<i>Breach of Warranty</i>)	134
5.2.5. <i>Contributory negligence</i> oraz <i>comparative negligence</i>	135
5.2.6. Dowód <i>prima facie</i>	135
6. Odpowiedzialność producenta za szkody spowodowane przez autonomiczne drony w świetle rozważań porównawczych w zakresie regulacji dotyczących pojazdów autonomicznych oraz pojazdów korzystających ze sprzętu autopilota	135
7. Wymóg staranności dla producentów a wymóg staranności dla operatorów bezzałogowych statków powietrznych (<i>the standard of care for robotics manufacturers v. the standard of care for human operators of machines</i>)	144
8. Podsumowanie	146
Rozdział IV. Odpowiedzialność za naruszenie prawa do prywatności i danych osobowych podczas operacji wykonywanych przez bezzałogowe statki powietrzne	
1. Wprowadzenie	149
2. Prawo do prywatności i ochrona danych osobowych – regulacje międzynarodowe	151
2.1. Zagadnienia ogólne	151
2.2. Zadośćuczynienie za naruszenie przepisów Konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności	154
2.3. Ochrona prywatności i danych osobowych w UE	159
2.3.1. RODO	159
2.3.2. Kodeks postępowania w zakresie prywatności	163
2.3.3. Rozwiązania dotyczące ochrony prywatności w nowym rozporządzeniu dronowym	163
3. Ochrona prawa do prywatności w Polsce	165
3.1. Wprowadzenie	165
3.2. Odpowiedzialność za naruszenie prawa do prywatności	167
3.2.1. Wprowadzenie	167
3.2.2. Przesłanki ochrony – pozytywne i negatywne (uchylające bezprawność) oraz środki ochrony prawnej	169
3.3. Odpowiedzialność za naruszenie przepisów o ochronie danych osobowych	173
3.4. Granice ochrony prawa własności – naruszenie przepisów prawa rzeczowego	176
3.5. Zniszczenie bezzałogowego statku powietrznego	182
4. Ochrona prawa do prywatności w USA	183
4.1. 4. poprawka do Konstytucji Stanów Zjednoczonych	183

Spis treści

4.2. Naruszenie prawa do prywatności podczas operacji wykonywanych przy użyciu BSP	184
4.2.1. Naruszenie prawa do prywatności jako czyn niedozwolony	184
4.2.2. Czyn niedozwolony w postaci <i>trespass</i> . Granice ochrony prawa własności	185
4.2.3. Czyn niedozwolony w postaci <i>nuisance</i>	191
4.2.4. Zniszczenie bezzałogowego statku powietrznego	192
4.2.5. Prawo stanowe	194
5. Podsumowanie	196
Zakończenie	201
Indeks rzeczowy	207

[Przejdź do księgarni →](#)