

Spis treści

Wykaz skrótów | str. 11

Wstęp | str. 15

Część I

Odpowiedzialność osoby eksploatującej statek powietrzny z tytułu tzw. ryzyka ogólnego

Rozdział 1

Odpowiedzialność osoby eksploatującej statek powietrzny z tytułu tzw. ryzyka ogólnego w prawie międzynarodowym | str. 25

- 1.1. Historia tworzenia systemu rzymskiego | str. 25
- 1.2. System rzymski - ogólna charakterystyka | str. 28
 - 1.2.1. Konwencja rzymska z 1933 r. | str. 28
 - 1.2.2. Protokół brukselski z 1938 r. | str. 38
 - 1.2.3. Konwencja rzymska z 1952 r. | str. 39
 - 1.2.3.1. Zakres przedmiotowy zastosowania konwencji | str. 41
 - 1.2.3.2. Zakres podmiotowy zastosowania konwencji | str. 47
 - 1.2.3.3. Problematyka odpowiedzialności cywilnej | str. 55
 - 1.2.3.4. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej | str. 68
 - 1.2.4. Jurysdykcja | str. 70
 - 1.2.4.1. Forum rei i forum delicti | str. 70
 - 1.2.4.2. Forum delicti jako jedyne forum | str. 70
 - 1.2.4.2.1. Forum actoris? | str. 74
 - 1.2.4.3. Przedawnienie roszczeń | str. 76
 - 1.2.5. Protokół montrealski z 1978 r. | str. 76
- 1.3. Próba oceny systemu rzymskiego | str. 81
- 1.4. Propozycja ILA | str. 86
- 1.5. Próby modernizacji systemu rzymskiego (2001-2008) | str. 87
- 1.6. Konwencja o kompensacji szkód wyrządzonych osobom trzecim przez statki powietrzne z 2009 r. - ogólna charakterystyka | str. 92
 - 1.6.1. Zakres zastosowania | str. 92
 - 1.6.2. Odpowiedzialność eksploatującego statek powietrzny | str. 97
 - 1.6.2.1. Podmiot odpowiedzialny | str. 97

- 1.6.2.2. Zasada odpowiedzialności | str. 99
- 1.6.2.3. Przesłanki odpowiedzialności | str. 102
- 1.6.2.4. Pierwszeństwo w wypłacie odszkodowań | str. 109
- 1.6.2.5. Odpowiedzialność kilku podmiotów | str. 110
- 1.6.2.6. Przesłanki zwalniające z odpowiedzialności | str. 110
- 1.6.2.7. Wypłata zaliczek | str. 110
- 1.6.3. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej | str. 111
- 1.6.4. Pozostałe postanowienia konwencji | str. 112

Rozdział 2

Odpowiedzialność osoby eksploatującej statek powietrzny z tytułu tzw. ryzyka ogólnego w systemach prawnych niektórych państw | str. 114

- 2.1. Odpowiedzialność osoby eksploatującej statek powietrzny w prawie polskim | str. 114
 - 2.1.1. Wprowadzenie | str. 114
- 2.2. Odpowiedzialność osoby eksploatującej statek powietrzny w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej o prawie lotniczym z 1928 r. | str. 115
- 2.3. Odpowiedzialność osoby eksploatującej statek powietrzny w ustawie - Prawo lotnicze z 1962 r. | str. 120
- 2.4. Odpowiedzialność osoby eksploatującej statek powietrzny w ustawie - Prawo lotnicze z 2002 r. | str. 122
 - 2.4.1. Wprowadzenie | str. 122
 - 2.4.2. Zakres przedmiotowy ustawy | str. 124
 - 2.4.3. Zakres podmiotowy ustawy | str. 125
 - 2.4.4. Zasada odpowiedzialności | str. 129
 - 2.4.5. Przesłanki odpowiedzialności | str. 131
 - 2.4.6. Okoliczności egzoneracyjne | str. 135
 - 2.4.7. Odpowiedzialność na zasadzie winy (zderzenie statków powietrznych oraz przewóz z grzeczności) | str. 136
 - 2.4.8. Relacja między regulacjami kodeksu cywilnego a ustawy z 2002 r. | str. 137
- 2.5. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej | str. 143
- 2.6. Odpowiedzialność osoby eksploatującej statek powietrzny za szkody wyrządzone osobom trzecim wskutek ruchu statku powietrznego na przykładzie poszczególnych państw | str. 145

Podsumowanie części I | str. 155

Część II

Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną osobom trzecim tzw. aktami bezprawnej ingerencji

Rozdział 1

Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną osobom trzecim tzw. aktami bezprawnej ingerencji w prawie międzynarodowym | str. 161

1.1. Akty bezprawnej ingerencji | str. 161

1.2. Zagadnienie terroryzmu | str. 164

1.3. Wyrównanie szkód wyrządzonych osobom trzecim wskutek aktów bezprawnej ingerencji w prawie międzynarodowym - konwencja montrealska z 2009 r. | str. 170

1.3.1. Przyczyny i proces tworzenia konwencji montrealskiej z 2009 r. | str. 170

1.4. Konwencja montrealska unlawful interference z 2009 r. - ogólna charakterystyka | str. 174

1.4.1. Zakres zastosowania | str. 174

1.4.2. Trzystopniowy system kompensacji szkód | str. 176

1.4.2.1. Odpowiedzialność eksploatującego statek powietrzny (pierwszy pułap) | str. 176

1.4.2.2. Międzynarodowy Fundusz Kompensacyjny Lotnictwa Cywilnego (drugi pułap) | str. 178

1.4.2.3. Wilful misconduct eksploatującego statek powietrzny (trzeci pułap) | str. 190

1.4.2.4. Zasada solidarności państw (solidarity of the states) | str. 196

1.4.3. Przestanki zwalniające z odpowiedzialności | str. 198

1.4.4. Pierwszeństwo w wypłacie odszkodowań | str. 198

1.4.5. Roszczenia regresowe | str. 199

1.4.6. Pozostałe postanowienia | str. 200

1.4.7. Próba oceny przepisów konwencji montrealskiej unlawful interference. Propozycje rozwiązań | str. 202

1.5. Odpowiedzialność państwa: problem bez rozwiązania? | str. 210

1.6. Alternatywne propozycje rozwiązań na szczeblu międzynarodowym | str. 216

1.6.1. Propozycja Ince & Co | str. 216

1.6.2. Propozycja zmodyfikowania reżimu odpowiedzialności za szkody jądrowe

| str. 217

1.6.3. Propozycja zmodyfikowania reżimu odpowiedzialności za szkody spowodowane zanieczyszczeniem morza olejami | str. 221

1.6.4. Ochrona praw poszkodowanych na podstawie Europejskiej Konwencji Praw Człowieka | str. 225

Rozdział 2

Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną osobom trzecim tzw. aktami bezprawnej ingerencji w systemach prawnych niektórych państw | str. 227

2.1. Wyrównanie szkód spowodowanych przez akty terroryzmu - rozwiązania przyjęte przez poszczególne państwa | str. 227

2.1.1. Wprowadzenie | str. 227

2.1.2. Rozwiązania legislacyjne w zakresie kompensacji szkód | str. 232

2.1.3. Specjalne regulacje w prawie lotniczym | str. 242

2.1.4. Specjalne systemy kompensacji dla ofiar przestępstw | str. 248

2.1.5. Specjalne programy ubezpieczeń na wypadek terroryzmu | str. 258

2.2. Odpowiedzialność za szkody spowodowane wskutek aktów bezprawnej ingerencji w prawie polskim | str. 274

2.3. W poszukiwaniu nowych rozwiązań | str. 282

Rozdział 3

Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną osobom trzecim atakami terrorystycznymi z 11 września 2001 r. | str. 285

3.1. Wprowadzenie | str. 285

3.2. Następstwa zamachu z 11 września 2001 r. | str. 288

3.2.1. Następstwa gospodarcze | str. 288

3.2.2. Następstwa dla podmiotów związanych z lotnictwem | str. 289

3.2.3. Następstwa dla przewoźników lotniczych | str. 289

3.2.4. Następstwa w ubezpieczeniach lotniczych | str. 292

3.2.5. Następstwa w polityce międzynarodowej | str. 295

3.2.6. Zmiany w prawie | str. 296

3.3. Kompensacja szkód powstałych na skutek ataku terrorystycznego z 11 września 2001 r. | str. 298

3.3.1. Kompensacja szkód przez Victims Compensation Fund | str. 298

3.3.1.1. Air Transport Safety and System Stabilization Act (ATSSSA) | str. 298

3.3.1.2. September 11th Victim Compensation Fund | str. 300

3.3.1.3. Zadroga Act z 2010 r. | str. 315

3.3.2. Odpowiedzialność osoby eksploatującej statek powietrzny za szkody wyrządzone osobom trzecim wskutek ruchu statku powietrznego w prawie amerykańskim | str. 320

3.3.2.4. Zasady ogólne | str. 320

3.3.2.5. Sądowe dochodzenie roszczeń wynikających z ataków z 11 września 2001 r. | str. 330

3.4. Fundusz czy sąd? Wnioski | str. 346

Podsumowanie części II | str. 350

Zakończenie | str. 357

Bibliografia | str. 361