

Katarzyna Malinowska<sup>a)</sup>

## Umowy w przedsięwzięciach kosmicznych — rozważania o istocie, treści i odpowiedzialności za szkodę

**Abstract:** The aim of this study is to analyze the legal nature of contracts and the principles of contractual liability in space projects, based on the provisions of the international law, leading regulations of national laws, as well as the contractual practice. The immanent feature of space projects is their international character, which leads to the contracts concluded between contractors based in countries of a varied regime and legal culture. This in turn affects the nature and content of the contracts, and in particular the regulation of liability for damage resulting from its non-performance or improper performance. The relevance of the liability provisions in space contracts is proportionate to the level of risk associated with outer space exploration. Despite technical progress, it remains at a very high level, making space activity one of the most dangerous types of business ventures (the so-called ultrahazardous activity). The risk related to space exploration also raises many questions about the way of bearing responsibility not only between the parties to the space contracts, but also between the launching state and the domestic entity running space activity, from which the damage may result. One of the main issues analyzed in this paper is the contractual practice of introducing the provisions limiting liability for damage. The conclusions from such an analysis can be used as a motion de lege ferenda for the outer space law provisions being in the drafting stage in Poland.

**Keywords:** space contracts, liability for space damages, contractual liability, ESA, space projects

---

<sup>a)</sup> Dr, Akademia Leona Koźmińskiego.

## 1. Wprowadzenie

Gospodarcza eksploracja kosmosu, która rozpoczęła się w latach pięćdziesiątych ubiegłego stulecia, nadal należy do najbardziej ryzykownych przedsięwzięć gospodarczych, jakie podejmuje ludzkość. Niemniej jednak bez przedsięwzięć kosmicznych obecnie trudno wyobrazić sobie życie na Ziemi. Codziennie na każdym kroku, np. prowadząc samochód, lecąc samolotem czy sprawdzając prognozę pogody, nawet nie zdajemy sobie sprawy z tego, że korzystamy z osiągnięć związanych z eksploracją przestrzeni kosmicznej. Wspomagają one zarządzanie przestrzenią na Ziemi, obserwację zmian klimatycznych, zapobieganie skutkom katastrof naturalnych. Wypełniają także lukę informacyjną w słabiej rozwiniętych regionach świata, umożliwiając teleedukację czy telemedycynę<sup>1</sup>. Można wyróżnić trzy podstawowe segmenty gospodarczego korzystania z przestrzeni kosmicznej, z których najstarszą i najbardziej rozwiniętą działalnością jest komunikacja satelitarna<sup>2</sup>, a następnie obserwacja Ziemi oraz nawigacja satelitarna. Ich znaczenie dla życia na Ziemi stale rośnie, a udział w nich mają nie tylko największe mocarstwa. Podstawowe segmenty gospodarczego korzystania z przestrzeni kosmicznej stały się bowiem ważną częścią strategii rozwoju Unii Europejskiej i coraz większej liczby słabiej rozwiniętych technologicznie krajów<sup>3</sup>. Także Polska, jako członek Europejskiej Agencji Kosmicznej, zapewnia swoim przedsiębiorcom coraz większy udział w przedsięwzięciach kosmicznych. Ma to wyraz zarówno w przyjętej przez rząd strategii kosmicznej, jak również w wysiłkach podejmowanych w celu przyjęcia polskiego ustawodawstwa kosmicznego<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> World Economic Forum, Bringing Space Down to Earth, March 2015, [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_Bringing\\_Space\\_Down\\_to\\_Earth.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_Bringing_Space_Down_to_Earth.pdf).

<sup>2</sup> Przychody komercyjnego sektora kosmicznego w 2013 r. wynosiły 256,2 mld USD. Jedną trzecią, czyli około 85 mld USD, stanowiła produkcja satelitów i rakiet; 9% to usługi operatorów satelitarnych, głównie telekomunikacyjnych; 58%, czyli około 150 mld USD, stanowiły szeroko pojęte usługi oparte na danych i infrastrukturze satelitarnej. Natomiast w 2014 r. globalne wydatki publiczne na działalność kosmiczną szacowano na ponad 50 mld euro; R. Densing, N. Reinke: *The Need for European Independence in Space Applications*. In: *European Autonomy in Space*. Ed. C. Al-Ekabi. Springer 2015, s. 132; dane zawarte w Polskiej Strategii Kosmicznej, styczeń 2017.

<sup>3</sup> *Communication From The Commission To The European Parliament, The Council, The European Economic And Social Committee And The Committee Of The Regions, Space Strategy For Europe*. COM (2016) 705 Final.

<sup>4</sup> Uchwała Rady Ministrów nr 6 z dnia 26 stycznia 2017 r. w sprawie przyjęcia Polskiej Strategii Kosmicznej. „Monitor Polski” 2017, poz. 203.

Mimo że oczywistym moderatorem gospodarczej eksploracji kosmosu są osiągnięcia techniczne, nie ulega wątpliwości, że wymagają one także podstawy regulacyjnej. Zapewniono ją już pięćdziesiąt lat temu, gdy Narody Zjednoczone przyjęły pięć podstawowych traktatów stanowiących podwaliny zarówno międzynarodowego, jak i krajowego prawa kosmicznego [dalej: traktaty kosmiczne lub traktaty]. Celem tych regulacji nie były jednak stosunki kontraktowe pomiędzy przedsiębiorcami, lecz relacje między państwami, to państwa bowiem są wyłącznymi adresatami norm zawartych w traktatach. One też zasadniczo ponoszą do dzisiaj odpowiedzialność za szkody, jakie mogą być następstwem podejmowania przedsięwzięć kosmicznych. Wynikało to z faktu, że „podbój” przestrzeni kosmicznej początkowo odbywał się niemal wyłącznie z udziałem państw. Stopniowa „prywatyzacja” eksploracji kosmosu z czasem doprowadziła do coraz większego udziału podmiotów prawa prywatnego, jednak tylko w niewielkim zakresie miało to odzwierciedlenie w prawie prywatnym. W rezultacie, z niewielkimi wyjątkami, relacje kontraktowe pomiędzy uczestnikami przedsięwzięć kosmicznych są wytworem praktyki gospodarczej wypracowanej przez samych zainteresowanych.

Na tym tle pojawiają się liczne problemy, wynikające przede wszystkim z faktu, że immanentną cechą przedsięwzięć kosmicznych jest ich międzynarodowy charakter, a umowy zawierane są pomiędzy kontrahentami mającymi siedzibę w państwach o zróżnicowanym reżimie i kulturze prawnej [dalej: kontrakty kosmiczne]<sup>5</sup>. To zaś wpływa na charakter i treść umów, a w szczególności regulację odpowiedzialności za szkodę wynikającą z niewykonania lub nienależytego wykonania umowy. Znaczenie postanowień dotyczących odpowiedzialności jest proporcjonalne do ryzyka związanego z eksploracją przestrzeni kosmicznej. Mimo postępu technicznego, pozostaje ono nadal na bardzo wysokim poziomie, a tym samym przedsięwzięcia kosmiczne stanowią jeden z najbardziej niebezpiecznych rodzajów przedsięwzięć gospodarczych (tzw. *ultrahazardous activity*). Zagrożenie płynące z nich nie tylko dla dóbr majątkowych, lecz przede wszystkim dla zdrowia i życia ludzkiego powoduje, że relacje kontraktowe nie mogą abstrahować od reżimu deliktowego, gdyż najpoważniejsze wypadki mogą implikować konieczność zmierzania się ze zbiegiem odpowiedzialności deliktowej i kontraktowej.

Złożoność przedsięwzięć kosmicznych polega także na konieczności uczestniczenia w nich dużego kręgu podmiotów występujących w różnych rolach. Nieodłącznym ich uczestnikiem są państwa, chociażby z uwagi

<sup>5</sup> Stanowi to podstawowe kryterium uznania umowy za międzynarodową, M. Pazdan: *Pojęcie międzynarodowego prawa handlowego*. W: „System Prawa Handlowego”. T. 9: *Międzynarodowe prawo handlowe*. Red. W. Popiołek. C.H. Beck 2013, s. 184—186.

na posiadaną infrastrukturę, występowanie w funkcji inwestora czy też ponoszenie odpowiedzialności na podstawie traktatów kosmicznych. Ryzyko związane z eksploracją kosmosu rodzi także wiele pytań o sposób ponoszenia odpowiedzialności nie tylko pomiędzy stronami prywatno-prawnej relacji kontraktowej, lecz także między państwem odpowiadającym według prawa międzynarodowego za szkody spowodowane przez podmiot krajowy a organizacjami międzyrządowymi przygotowującymi przedsięwzięcia kosmiczne we własnym imieniu lub w imieniu swoich członków.

Przemysł kosmiczny podlega nieustannym przemianom determinowanym głównie przez postęp technologiczny. Wpływa to bez wątpienia na relacje kontraktowe między uczestnikami przedsięwzięć, które muszą być zgodne ze zmieniającymi się okolicznościami, np. rozwój produkcji małych satelitów lub satelitów o napędzie elektrycznym<sup>6</sup>, implikujących nowe metody wynoszenia ich na orbitę i nowe rodzaje umów. Stanowi to również prawne wyzwanie takiego uregulowania relacji kontraktowych, w tym odpowiedzialności za szkodę, aby umożliwić ich rozwój, jednocześnie zapewniając bezpieczeństwo osobom trzecim i środowisku naturalnemu<sup>7</sup>. Do tego dochodzi trudno rozwiązywalny aspekt ochrony przed konsekwencjami działania tzw. śmieci kosmicznych. Powaga sytuacji w tym względzie wskazuje, że powinny być one uwzględnione jako element relacji kontraktowej, także w ujęciu odpowiedzialności za szkodę.

Celem niniejszego opracowania jest zarówno dokonanie analizy charakteru prawnego umów, a także zasad odpowiedzialności kontraktowej w przedsięwzięciach kosmicznych na podstawie przepisów prawa międzynarodowego i wiodących regulacji prawa krajowego, jak również przedstawienie wykształconej praktyki kontraktowej w tym zakresie.

---

<sup>6</sup> C. Gaubert: *Do Small Satellites Need Insurance*. In: *Small Satellites: Regulatory Challenges and Chances*. Brill Academic Publishing 2016, s. 369.

<sup>7</sup> Wyzwania prawne dotyczące nowych typów przedsięwzięć łączą się także z niepewnością reżimu prawnego, który powinien mieć zastosowanie, np. poddany prawu lotniczemu czy kosmicznemu — obydwa przewidujące inny rodzaj odpowiedzialności, a także inne obowiązki w zakresie zabezpieczenia odpowiedzialności, między innymi przez obowiązkowe ubezpieczenie. Na przykład Konwencja o ujednoliceniu niektórych zasad odnosząca się do międzynarodowego przewozu lotniczego, uzgodniona w Montrealu, dnia 28 maja 1999 r. (konwencja montrealaska), a także prawo Unii Europejskiej i prawa krajowe w dziedzinie odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną pasażerom linii lotniczych; T. Masson-Zwaan: *Liability & Insurance in Air & Space Law; Regulation of Suborbital Flights in Europe*. ICAO/UNOOSA Aerospace Symposium, Montreal Canada, 18 March 2015; U. Dasgupta: *Legal Issues on Suborbital Space Tourism: International and National Law Perspectives*. „Annals Air & Space L.” 2013, 37, s. 244—245.

Uwzględnione zostaną także aspekty prawa prywatnego międzynarodowego. Wnioski z tak obszernej analizy mogą posłużyć jako wniosek *de lege ferenda* w ramach tworzonego obecnie w Polsce prawa kosmicznego.

## 2. Przedsięwzięcia kosmiczne — pojęcie i otoczenie prawne

### 2.1. Międzynarodowe otoczenie prawne

Przedmiot przedsięwzięć związanych z eksploracją kosmosu wydaje się niezwykle szeroki. Czy zakres prawa kosmicznego odpowiada tej różnorodności? Słusznie uważa się, że to postęp technologiczny otworzył nowe wymiary i dał początek nowej dziedzinie prawa międzynarodowego, tj. prawu kosmicznemu. Stwierdzenie to wynika z faktu, że przez całe wieki, aż do XXI w., domena prawa publicznego międzynarodowego obejmowała prawo morza i ziemi. Wraz ze „wschodem” XXI w. pojawiło się prawo lotnicze, a zaraz potem, bo w 1967 r., powstało prawo przestrzeni kosmicznej, które szybko ewoluowało w odrębną gałąź prawa.

Działalność w dziedzinie eksploracji kosmosu odbywa się w otoczeniu prawnym przyjętym na różnych poziomach i w różnej formie, włączając w to prawo międzynarodowe publiczne i legislację krajową, zarówno w formie *hard law*, jak i regulacji o charakterze *soft law*. Pierwsze próby eksploracji przestrzeni kosmicznej miały miejsce w czasie, gdy nie istniały jeszcze żadne regulacje. Dopiero sukcesy pierwszych misji kosmicznych doprowadziły do przyjęcia przez wspólnotę międzynarodową, a następnie przez ustawodawców krajowych pierwszych aktów w tej dziedzinie. Zostały one zapoczątkowane w latach sześćdziesiątych minionego wieku Traktatem o przestrzeni kosmicznej (*the Outer Space Treaty of 1967*)<sup>8</sup>, po którym doszło do takich umów międzynarodowych, jak: Konwencja o odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez obiekty kosmiczne (*the Liability Convention of 1972*)<sup>9</sup>, Umowa o ratownictwie ko-

<sup>8</sup> Układ o zasadach działalności państw w zakresie badań i użytkowania przestrzeni kosmicznej łącznie z Księżycem i innymi ciałami niebieskimi, sporządzony w Moskwie, Londynie i Waszyngtonie dnia 27.01.1967 r., wszedł w życie dnia 10.10.1967 r. Dz.U. 1968, nr 14, poz. 82.

<sup>9</sup> Konwencja o międzynarodowej odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez obiekty kosmiczne z dnia 29.03.1972 r., weszła w życie dnia 1.09.1972 r. Dz.U. 1979, nr 6, poz. 35.

smicznym (*the Rescue Agreement*)<sup>10</sup>, Konwencja o rejestracji obiektów kosmicznych (*the Registration Convention*)<sup>11</sup> czy Traktat księżycowy (*the Moon Agreement*)<sup>12</sup>.

Wymienione umowy stanowią najważniejszą część tzw. *corpus juris spatialis*<sup>13</sup>. Normy w nich zawarte zostały uzupełnione przez liczne wielostronne i dwustronne umowy międzynarodowe pomiędzy państwami aktywnymi w dziedzinie eksploracji kosmosu i mają na celu długotrwałą współpracę o wymiarze ogólnym lub w zakresie konkretnego przedsięwzięcia, np. w dziedzinie funkcjonowania Międzynarodowej Stacji Kosmicznej czy korzystania z konkretnego typu rakiety wynoszącej obiekty kosmiczne<sup>14</sup>. Oprócz tego międzynarodowe organizacje, głównie zaś ONZ i jej Komitet do spraw Prawnych (UNCOPUOS), doprowadziły do podjęcia uchwał regulujących poszczególne aspekty korzystania z przestrzeni kosmicznej<sup>15</sup>. Mimo że stanowią one instrumenty o charakterze *soft law*, niewątpliwie odgrywają znaczącą rolę w światowym systemie prawa kosmicznego<sup>16</sup>, poza traktatami bowiem nie udało się doprowadzić do zawarcia innych umów dotyczących eksploracji przestrzeni kosmicznej.

Traktaty regulują podstawowe zasady prowadzenia działalności w dziedzinie eksploracji przestrzeni kosmicznej. W szczególności dotyczy to Traktatu o przestrzeni kosmicznej, którego założenia rozwijają pozostałe traktaty. Wspomniany Traktat zawiera obowiązek państw-stron do

---

<sup>10</sup> Umowa o ratowaniu kosmonautów, powrocie kosmonautów i zwrocie obiektów wypuszczonych w przestrzeń kosmiczną z dnia 22.04.1968 r., weszła w życie dnia 3.12.1968 r. Dz.U. 1969, nr 15, poz. 110.

<sup>11</sup> Konwencja w sprawie rejestracji obiektów wypuszczonych w przestrzeń kosmiczną z dnia 14.01.1975 r., weszła w życie dnia 15.09.1976 r. Dz.U. 1979, nr 5, poz. 22.

<sup>12</sup> Traktat księżycowy z dnia 18.12.1979 r., wszedł w życie dnia 11.07.1984 r. (nieratyfikowany przez Polskę).

<sup>13</sup> L.J. Smith: *The Principles of International Space Law and their Relevance to Space Industry Contracts*. In: *Contracting for Space: Contract Practice in the European Space Sector*. Eds. L.J. Smith, I. Baumann. Ashgate Publishing 2011, s. 48; S. Hobe: *The Impact of New Developments on International Space Law (New Actors, Commercialisation, Privatisation, Increase in the Number of „Space-faring Nations“)*. Rev. dr. unif. 2010; M. Couston: *Droit Spatial*. Paris, Editions Ellipses, 2014, s. 9; I. Tobjasz: *Historyczne aspekty i aktualne uwarunkowania działalności w przestrzeni kosmicznej*. „Obronność. Zeszyty Naukowe Wydziału Zarządzania i Dowodzenia” 2014, 2 (10), s. 167.

<sup>14</sup> J. Pieńkoś: *Prawo międzynarodowe publiczne*. Kraków, Zakamycze, 2004, s. 611.

<sup>15</sup> Uchwała Zgromadzenia Ogólnego nr 68/74 z dnia 11 grudnia 2013 r. o wytycznych krajowego prawa kosmicznego,

<sup>16</sup> Do najważniejszych z nich należą rekomendacje w dziedzinie zapobiegania śmieciom kosmicznym, zob. L.J. Smith: *The principles of international space law...*, s. 49; P.S. Dempsey: *National Laws Governing Commercial Space Activities: Legislation, Regulation, & Enforcement*. „Northwestern Journal of International Law & Business” 2016, vol. 36, s. 11; M. Couston: *Droit Spatial...*, s. 30.



sprawowania nadzoru oraz autoryzacji przedsięwzięć kosmicznych, a także wykonywania jurysdykcji i kontroli nad obiektami kosmicznymi oraz personelem przebywającym w przestrzeni kosmicznej<sup>17</sup>. Z kolei Konwencja o odpowiedzialności [dalej: Konwencja] reguluje specyficzne zasady odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez obiekt kosmiczny, rozróżniając je w zależności od miejsca wyrządzenia szkody (odpowiedzialność absolutna lub uzależniona od winy, w zależności od miejsca wystąpienia skutków szkodzących)<sup>18</sup>. Reguluje wyłącznie odpowiedzialność deliktową i ma tylko pośredni wpływ na kontraktowe relacje między uczestnikami przedsięwzięć kosmicznych. Jest to także wynikiem przyjętego założenia, że wyłączną odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez obiekt kosmiczny ponoszą jedynie państwa posiadające atrybut „państwa wypuszczającego”, zdefiniowanego w Konwencji, bez względu na fakt, czy szkoda została wyrządzona na skutek działalności kosmicznej podejmowanej przez samo państwo, czy też przez przedsiębiorcę pozostającego pod jurysdykcją tego państwa<sup>19</sup>. Zasady odpowiedzialności przyjęte w Konwencji stanowią ważną podstawę kształtu krajowych rozwiązań w tej dziedzinie, przede wszystkim co do zasad odpowiedzialności i jej podziału pomiędzy państwo odpowiedzialne w myśl Konwencji a krajowego przedsiębiorcę faktycznie prowadzącego działalność kosmiczną. W tej mierze duże znaczenie ma także Konwencja o rejestracji, która wprowadza podstawy egzekwowania odpowiedzialności, za pomocą systemu rejestracji obiektów kosmicznych, przez państwa wynoszące. Na poziomie międzynarodowym celem rejestracji jest identyfikacja przynależności państwowej danego obiektu kosmicznego, a co za tym idzie, państwa ponoszącego odpowiedzialność w przypadku wyrządzenia przez taki obiekt szkody osobie trzeciej<sup>20</sup>.

<sup>17</sup> I. Marboe, F. Hafner: *Brief Overview over national Authorization Mechanisms in Implementation of the UN International Space Treaties*. In: *National Space Legislation in Europe*. Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, s. 31; P.S. Dempsey: *National Laws Governing Commercial Space Activities...*, s. 7—9.

<sup>18</sup> Zgodnie z art. II Konwencji o odpowiedzialności, państwo wynoszące jest odpowiedzialne w sposób absolutny za zapłatę odszkodowania za szkodę spowodowaną przez jego obiekt kosmiczny na powierzchni Ziemi lub statkowi lotniczemu w przestrzeni powietrznej. W przypadku szkód wyrządzonych w przestrzeni kosmicznej obowiązuje zasada winy.

<sup>19</sup> Definicja państwa wypuszczającego w przestrzeń zawarta została w art. I Konwencji: „państwo wypuszczające w przestrzeń” to: (i) państwo, które wypuszcza lub powoduje wypuszczenie obiektu kosmicznego, (ii) państwo, z którego terytorium lub urządzeń wypuszczono obiekt kosmiczny. W tej sprawie została wydana szczególna uchwała Zgromadzenia Ogólnego ONZ nr 59/115 o zastosowaniu koncepcji „państwa wypuszczającego w przestrzeń” 62/217.

<sup>20</sup> Np. I. Marboe: *National law*. In: *Handbook of space law*. Eds. F. von der Dunk, F. Tronchetti. Northampton 2015, s. 133.

Regulacje zawarte w traktatach odnoszą się do pojęć „obiekt kosmiczny”<sup>21</sup> i „przestrzeń kosmiczna”<sup>22</sup>. Wokół nich zbudowany został system rejestracji, kontroli i odpowiedzialności za szkody. Tak więc przedmiotem zarówno kontroli, autoryzacji, jak i odpowiedzialności jest wysłanie obiektu kosmicznego w przestrzeń kosmiczną. Obowiązki z tym związane powstają wraz z próbą wypuszczenia (bez względu na to, czy udaną, czy też nie) oraz trwają do końca istnienia obiektu kosmicznego, a więc do ustania okoliczności, w których mógłby on wyrządzić szkodę. Dotyczy to także okresu, w którym na skutek różnych okoliczności, także niezależnych od niczyjej woli, obiekt kosmiczny staje się śmieciem kosmicznym i w sposób niekontrolowany dryfuje w przestrzeni kosmicznej.

Normy przyjęte w traktatach nie rozróżniają poszczególnych typów czynności składających się na przedsięwzięcie kosmiczne, choć analiza tych dokumentów wskazuje, że podstawowy przedmiot regulacji stanowi wypuszczanie obiektów kosmicznych i funkcjonowanie satelitów na orbicie. Brak jest natomiast regulacji, które mogłyby dotyczyć usług świadczonych za pomocą satelity, co oznacza, że zastosowanie traktatów do konkretnego przedsięwzięcia nie zależy od zastosowania satelity, lecz od faktu jego wyniesienia lub próby wyniesienia w przestrzeń kosmiczną, a następnie jego działania na orbicie<sup>23</sup>. Podobnie produkcja obiektów kosmicznych wydaje się poza zakresem regulacji międzynarodowego prawa kosmicznego. Rozróżnienie to wynika z praktyki gospodarczej odzwierciedlonej jedynie w niektórych ustawodawstwach krajowych.

## 2.2. Unia Europejska i prawo kosmiczne

Intensywny wzrost zainteresowania i działalności podejmowanej przez Unię Europejską w dziedzinie eksploracji kosmosu wymaga odrębnego omówienia. Kompetencje Unii zostały nakreślone przez Traktat

---

<sup>21</sup> Obiekt kosmiczny definiowany jako obejmujący również części składowe obiektu kosmicznego oraz pojazd wynoszący i jego części. W praktyce są to przede wszystkim: satelity, ich komponenty, elementy stacji kosmicznej.

<sup>22</sup> Przestrzeń kosmiczna nie posiada jednolitego określenia w przepisach prawa. Pojęcie to od dawna jest przedmiotem kontrowersji pomiędzy podejściem funkcjonalnym i „kosmicznym”. Zob. A. Górbiel: *Outer space in international law*. Łódź 1981. W ostatnich aktach prawa krajowego między innymi Danii i Australii spotyka się podejście, zgodnie z którym zastosowanie prawa kosmicznego ma miejsce do działalności odbywającej się na minimalnym, ściśle określonym poziomie, np. na 100 km.

<sup>23</sup> F.G. von der Dunk: *Europe and Security Issues in Space: The Institutional Setting, Space and Defence*. Winter 2010, 4(1).



o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE)<sup>24</sup>, którego art. 189 zawiera upoważnienie dla Unii Europejskiej do promowania wspólnych inicjatyw, popierania badań i rozwoju technologicznego i koordynowania wysiłków niezbędnych do badania i wykorzystania przestrzeni kosmicznej. W tym celu Unia może nakreślić europejską strategię kosmiczną oraz promować wspólne inicjatywy, badania oraz rozwój technologiczny, a także koordynować wysiłki podejmowane dla eksploracji i wykorzystania przestrzeni kosmicznej, jak również ustanawiać odpowiednie środki, które mogą przybrać formę Europejskiej strategii kosmicznej. UE nie posiada prawa do harmonizacji prawa państw członkowskich w zakresie działalności kosmicznej<sup>25</sup>. Na podstawie TFUE jest jednak upoważniona do ustanowienia stosunków z Europejską Agencją Kosmiczną (ESA)<sup>26</sup>. Zatem kompetencja Unii do działania jest równoległa w stosunku do kompetencji posiadanych przez państwa członkowskie, co oznacza, że państwa członkowskie zachowują własne kompetencje w dziedzinie sektora kosmicznego, nawet jeżeli UE podejmuje działania w tym zakresie (art. 4.3 TFUE). Unia Europejska jest aktywna w wielu przedsięwzięciach związanych z eksploracją przestrzeni kosmicznej, zarówno w przedmiocie wypuszczania satelitów i zarządzania nimi (sektor *upstream*), jak i ich wykorzystania w dziedzinie obserwacji Ziemi oraz nawigacji (sektor *downstream*). Wśród priorytetów działań Unii w tym względzie należy wyróżnić projekty Galileo<sup>27</sup> oraz EGNOS — w zakresie nawigacji, a także *Global Monitoring for Environment and Security*, zwany Copernicus.

<sup>24</sup> Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej z dnia 13 grudnia 2007 r., 2012/C 326/01. Dz.Urz. UE C 326, 26/10/2012.

<sup>25</sup> Ograniczenie to nie dotyczy jednak zastosowania satelitów, np. wysyłanych przez nich sygnałów i świadczenia w ten sposób usług telekomunikacyjnych, będących przedmiotem intensywnej regulacji w formie dyrektyw telekomunikacyjnych.

<sup>26</sup> Europejska Agencja Kosmiczna ma status niezależny od Unii Europejskiej, jej aktywność nie jest ograniczona do współpracy z UE, ma na celu reprezentowanie interesów swoich członków, z których nie wszyscy są jednocześnie członkami UE (np. Kanada). Więcej na ten temat F.G. von der Dunk: *Article VI of the Outer Space Treaty 'in the European Context*. Proc. Int'l Inst. Space L. 547 2008, 51, s. 550—552.

<sup>27</sup> [https://ec.europa.eu/growth/sectors/space/galileo\\_en](https://ec.europa.eu/growth/sectors/space/galileo_en) accessed, 15 October 2016. O początkach Galileo zob.: M. Ferrazzani: *Le projet Européen Galileo, entreprise commerciale ou services public international*. In: *Le droit de l'espace et la privatisation des activités spatiales*. Ed. A. Kerrest. „Journées d'études de la Société Française pour le Droit International” [Paris, Pedone] 2003, s. 72—73. Obecny status Galileo może być zweryfikowany na stronie: [http://ec.europa.eu/growth/sectors/space/galileo/launches\\_en](http://ec.europa.eu/growth/sectors/space/galileo/launches_en); zob. także F.G. von der Dunk: *Article VI of the Outer Space Treaty, in the European Context...*, s. 552; M. Polkowska: *Prawo kosmiczne w obliczu nowych problemów współczesności*. Wyd. 1. Warszawa, Wydawnictwo Liber, 2011, s. 182.

## 2.3. Krajowe prawo kosmiczne

Wiele państw aktywnych w dziedzinie eksploracji przestrzeni kosmicznej przyjęło akty prawne regulujące działalność podmiotów krajowych<sup>28</sup>. Obecnie 27 państw posiada ustawodawstwo regulujące działalność w tej dziedzinie. Wszystkie te regulacje mają na celu wykonanie zobowiązań państw, wynikających z obowiązków w dziedzinie sprawowania kontroli i nadzoru nad przedsięwzięciami kosmicznymi podejmowanymi przez prywatne podmioty w celach komercyjnych<sup>29</sup>. Ważną częścią wspomnianych regulacji jest reżim odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez obiekty kosmiczne i zasady, na których państwo wypuszczające obiekt może domagać się kompensaty szkody przez podmiot, z którego działalności szkoda ta wynika. Pomimo wspólnych podstaw zawartych w traktatach, ustawy krajowe nie są homogeniczne. Różnice dotyczą między innymi zakresu czynności, które poddane są kontroli „państwa wypuszczającego”, jak również sposobu ponoszenia ryzyka odpowiedzialności za szkody przez państwo i przedsiębiorcę wykonującego działalność na etapie wynoszenia obiektu kosmicznego na orbitę (kluczowy etap co do zasady zawsze objęty reżimem prawa kosmicznego) lub też dodatkowo fazy pozostawiania obiektu kosmicznego (satelity) na orbicie. Znacząca większość regulacji krajowych nie obejmuje zakresem prawa kosmicznego usług świadczonych za pomocą satelit w postaci obserwacji Ziemi, nawigacji lub komunikacji<sup>30</sup>. W większości ustawodawstw mamy do czynienia także z wyłączeniem z reżimu prawa kosmicznego fazy produkcyjnej obiektów kosmicznych<sup>31</sup>. Ma to istotne znaczenie dla reżimu odpowiedzialności zarówno deliktowej, jak i kontraktowej, a także ma wpływ np. na obowiązek ubezpieczenia ryzyka odpowiedzialności zgodnie z reżimem wynikającym z prawa kosmicznego.

<sup>28</sup> I. Marboe: *National law...*, s. 188—204; P.S. Dempsey: *National Laws Governing Commercial Space Activities...*, s. 15.

<sup>29</sup> P. Fenema: *Legal aspects of launch services and transportation*. In: *Handbook of space law...*, s. 397.

<sup>30</sup> Np. Wielka Brytania, gdzie, oprócz zezwolenia na działalność kosmiczną, operator może wymagać uzyskania dodatkowych uprawnień na podstawie *Telecommunications Act of 1984*, *the Wireless Telegraphy Act of 1949* oraz *the Broadcasting Act of 1996*. Zob. J. Hermida: *Legal Basis for a National Space Legislation*. In: *Space Regulations Library*. Vol. 3. New York—Boston—Dordrecht—London—Moscow, Kluwer Academic Publishers, 2004, s. 130—132.

<sup>31</sup> W tym względzie pewne różnice można obserwować w prawie rosyjskim, ukraińskim i kazaskim, gdzie przyjęto szerszą koncepcję. Zob. więcej F.G. von der Dunk: *The Legal Framework for Space Projects in Europe: Aspects of Applicable Law and Dispute Resolution* — Space and Telecommunications Law Program. Faculty Publications 2011, s. 359.

## 2.4. Przedsięwzięcia kosmiczne — pojęcie prawne i funkcjonalne

Nakreślone ramy prawa kosmicznego prowadzą do refleksji, że mimo rozbieżności oraz wielu luk, zasadniczo jest ono oparte na wspólnych założeniach, które pozwalają na wyodrębnienie przedsięwzięcia kosmicznego jako podlegającego autoryzacji i specyficznym zasadom odpowiedzialności. Za przedsięwzięcie kosmiczne można uznać takie czynności, które są immanentnie i ściśle związane ze środowiskiem przestrzeni kosmicznej w znaczeniu funkcjonalnym, tzn. które są prowadzone po opuszczeniu przez obiekt kosmiczny powierzchni Ziemi z zamiarem dotarcia co najmniej do granicy przestrzeni kosmicznej nieosiągalnej dla konwencjonalnego samolotu. Takie podejście reprezentują profesor L.J. Smith i profesor A. Kerrest de Rozavel, którzy stwierdzili jednoznacznie, że: „pojęcie operacji wypuszczenia jest nieodrodnie związane z koncepcją momentu »bez powrotu«, w którym operacja wypuszczenia nie może być już zatrzymana lub zawrócona. To jest moment, od którego obiekt kosmiczny jest uważany za wypuszczony i czynności kosmiczne zostały rozpoczęte”. Innym czynnikiem wyodrębniającym przedsięwzięcia kosmiczne jest rozróżnienie sektorów *upstream* i *downstream*, spośród których tylko pierwszy jest przedmiotem prawa kosmicznego. Drugi zaś dotyczy wykorzystania usług satelitarnych, lecz odbywa się w środowisku ziemskim i poddany jest reżimowi sektorowemu (np. prawo telekomunikacyjne)<sup>32</sup>. Przykładem może tu być prawo Unii Europejskiej, w którym wykluczenie sektora kosmicznego spod harmonizacji na mocy art. 189 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej nie stanęło na przeszkodzie przyjęciu wspólnych regulacji w zakresie komunikacji satelitarnej oraz nadawania (*broadcasting*). Poza ramami prawnymi regulującymi działalność kosmiczną znalazła się także produkcja obiektów kosmicznych. Chociaż przepisy prawne nie są w tej mierze koherentne na całym świecie, wyraźny trend nie może pozostać niezauważony. Niewątpliwie jednak produkcja obiektów kosmicznych ma ogromny wpływ na przedsięwzięcia kosmiczne, z tego też względu w niniejszym opracowaniu będzie przedmiotem rozważań przez pryzmat relacji kontraktowych w zakresie odpowiedzialności za szkodę. Wydaje się bowiem oczywiste, że w tym kontekście, mimo że produkcja odbywa się całkowicie w środowisku ziemskim, obiekt kosmiczny będący jej efektem jest immanentną częścią przedsięwzięcia kosmicznego<sup>33</sup>.

<sup>32</sup> Z tego względu w niniejszym opracowaniu poza rozważaniami znalazła się odpowiedzialność, wynikająca np. z funkcjonowania systemów nawigacji; zob. więcej L.J. Smith: *Where is the paradise? The EU's navigation system Galileo — some comments on inherent risks (or paradise lost)*. Proc. on L. Outer Space 2007, 50, 346.

<sup>33</sup> Więcej na ten temat *European Autonomy in Space*. Ed. C. Al-Ekabi..., s. 140.

### 3. Kontrakty w przedsięwzięciach kosmicznych

#### 3.1. Podstawy prawne zawierania kontraktów kosmicznych

Zasadnicze spektrum zainteresowania prawa kosmicznego stanowią relacje publicznoprawne, podczas gdy relacje kontraktowe przeważnie podlegają ogólnemu prawu kontraktowemu w danym systemie prawa, jednak z silnym zastrzeżeniem ukształtowania reguł odmiennych, uwzględniających technologiczne aspekty lotów kosmicznych i poziom związanego z nimi ryzyka. W rezultacie stanowią one swoistą mozaikę zasad i reguł prawnych wynikających z różnych kultur prawnych państw najbardziej aktywnie uczestniczących w przedsięwzięciach kosmicznych, a także z praktyki kontraktowej ukształtowanej przez ostatnie pięćdziesiąt lat pomiędzy uczestnikami tych przedsięwzięć. Znaczenie tej praktyki (wpływające także na przyjmowane regulacje w dziedzinie *stricte* prawa kosmicznego), zastosowanie jej zarówno w umowach pomiędzy państwami, jak i podmiotami prywatnymi, a także stosowanie, mimo różnic między kulturami prawnymi, pozwala sądzić, że mamy do czynienia ze swoistą nową *lex mercatoria* w dziedzinie przedsięwzięć kosmicznych<sup>34</sup>.

Realizacja przedsięwzięć kosmicznych wymaga posługiwania się wieloma typami kontraktów, które dotyczą zarówno wytwarzania obiektów kosmicznych (raket, satelitów, ich komponentów), jak i usług związanych z wynoszeniem tychże obiektów w przestrzeń kosmiczną, a następnie usług związanych z funkcjonowaniem satelitów na orbicie okołozemskiej<sup>35</sup>. Możemy też spotkać umowy dotyczące przeniesienia własności i kontroli nad obiektami kosmicznymi znajdującymi się w przestrzeni kosmicznej<sup>36</sup>. Istnieją również inne umowy, powiązane w sposób bezpośredni z przedsięwzięciami kosmicznymi dotyczącymi transferu technologii, obsługi infrastruktury satelitarnej itp. Mimo znaczących różnic co do przedmiotu wspomnianych umów, wszystkie one wykazują podobny model zobowiązania i odpowiedzialności za ich niewykonanie<sup>37</sup>. Jeśli nawet niekiedy wykazują poziom złożoności sugerujący ich „samoregulującą”

<sup>34</sup> M. Pazdan: *Pojęcie międzynarodowego prawa handlowego...*, s. 6.

<sup>35</sup> L.J. Smith: *The Principles of International Space Law...*, s. 55.

<sup>36</sup> J. Hermida: *Transponder Agreements*. J. Space L. 1996, 35.

<sup>37</sup> L. Ravillon: *Typology of Contracts in the Space Sector*. In: *Contracting for Space: Contract Practice in the European Space Sector*. Eds. L.J. Smith, I. Baumann..., s. 161 i nast.; I. Baumann: *The Use of Service Level Agreements in Space Projects*. In: *Contracting for Space: Contract Practice in the European Space Sector*. Eds. L.J. Smith, I. Baumann..., s. 303 i nast.

naturę, to mimo to zawsze będą wpisane w konkretny system prawa, zgodnie z którym mogą być zakwalifikowane do umów wyodrębnionego typu, wymuszający zastosowanie lub zakazujący zastosowania konkretnych postanowień<sup>38</sup>.

Pomimo funkcjonowania w różnym otoczeniu prawnym i mimo różnic między systemami prawa cywilnego a *common law*, treść umów wskazuje na silną potrzebę branży kosmicznej do poruszania się w przewidywalnym środowisku prawnym, czego efektem jest oddolna uniformizacja głównych ich postanowień<sup>39</sup>. Dotyczy to w szczególności zarządzania ryzykiem przedsięwzięcia i jego rozłożenia pomiędzy stronami. Uniformizacja ta ma miejsce, mimo różnego przedmiotu poszczególnych umów. Uwzględniając międzynarodowy charakter kontraktów kosmicznych, takie podejście wydaje się bardziej pragmatyczne, nawet w przypadku gdy nie można wyeliminować ryzyka różnej interpretacji kontraktu przez sądy w różnych jurysdykcjach.

Z uwagi na międzynarodowy charakter tych umów warto podjąć próbę odpowiedzi na pytanie, czy inne regulacje o charakterze międzynarodowym mogą mieć w tym względzie zastosowanie, skoro traktaty kosmiczne były skierowane wyłącznie do państw<sup>40</sup>. Pytanie to jest istotne, przedsięwzięcia kosmiczne bowiem nie tylko są międzynarodowe z natury, lecz także w sposób wyraźny wykraczają poza procesy globalizacyjne. Ich naturą, podobnie jak przestrzeni kosmicznej, jest jedność i uniwersalizm.

Umowy międzyrządowe, choć dotyczą przestrzeni kosmicznej, są zbyt ogólne, aby służyć jako wzorzec umowny dla prywatnych stosunków kontraktowych, a jednocześnie zbyt specyficzne, aby znaleźć uniwersalne zastosowanie<sup>41</sup>. Przedmiot tych umów i sposób regulacji wskazują, że odzwierciedlają one zasady zawarte w traktatach kosmicznych, choć charakterystyczne jest również to, że stosuje się w nich metodologię tworzenia kontraktów w zakresie regulacji *rationae materiae*<sup>42</sup>. Konstatacja ta wynika z analizy takich umów międzyrządowych, jak umowa<sup>43</sup> dotycząca

<sup>38</sup> Wydaje się to słuszne nawet dla koncepcji reprezentujących szerokie ujęcie autonomii woli stron: „qui dit contractuel dit juste”. H. Beale: *The Impact of the Decisions of the European Courts on English Law: The Limits of Voluntary Harmonization*. Eur. Rev. Priv. L. 2010, 18, s. 521.

<sup>39</sup> L. Ravillon: *Typology of Contracts in the Space Sector...*, s. 161.

<sup>40</sup> L.J. Smith: *The Principles of International Space Law...*, s. 54.

<sup>41</sup> Prof. Avv. Anna Masutti University of Bologna, *The Need for an International Legal Instrument Unidroit Rome*, 11 November 2011.

<sup>42</sup> T.S. Twibell: *Space Law: Legal Restraints on the Commercialization and Development of Outer Space*. UMKC L. Rev. 1997, 65, s. 589, 592, 603—605.

<sup>43</sup> *Agreement among the Government of Canada, Governments of Member States of the European Space Agency, the Government of Japan, the Government of the Russian Federation, and the Government of the United States of America concerning Cooperation*

Międzynarodowej Stacji Kosmicznej<sup>44</sup> i innych umów dwustronnych lub wielostronnych<sup>45</sup>. Choć jednak nie tworzą one platformy do konstruowania treści prywatnych kontraktów kosmicznych, z pewnością stanowią reżim prawny w obrębie danego projektu (np. MSK) i tym samym podstawę do zawierania umów w trybie zamówień publicznych udzielanych np. przez ESA. Treść tych umów w kształtowaniu kontraktów kosmicznych nie powinna być więc ignorowana, choć wpływ ten jest głównie pośredni. W szczególności duże znaczenie mają postanowienia dotyczące rozłożenia ryzyka i odpowiedzialności pomiędzy stronami. Przykładem takich postanowień mogą być klauzule dotyczące zrzeczenia się roszczeń odszkodowawczych pomiędzy stronami umów, np. w umowach dotyczących Międzynarodowej Stacji Kosmicznej, które przewidują dodatkowo obowiązek ujmowania analogicznych klauzul w kontraktach zawieranych z podwykonawcami czy innymi partnerami danego przedsięwzięcia (*flow-down clauses*<sup>46</sup>). Kontrakty takie nie mają już charakteru umowy międzynarodowej, lecz są poddane odpowiedniemu prawu krajowemu<sup>47</sup>.

Brak instrumentów prawa międzynarodowego regulujących kontrakty kosmiczne nie oznacza jednak, że inne akty o bardziej ogólnym charakterze nie mogą w tej mierze znaleźć zastosowania. Wśród zalet potencjalnego zastosowania instrumentów międzynarodowych przede wszystkim można wymienić uniknięcie problemów związanych z ważnoś-

---

*on the Civil International Space Station ('IGA')*, Washington, zawarta dnia 29 stycznia 1998 r.; więcej na ten temat F.G. von der Dunk: *The International Legal Framework for European Activities on Board the ISS*. In: *The International Space Station: Commercial Utilization from a European Legal Perspective*. Eds. F.G. von der Dunk, M.M.T.A. Brus. Martinus Nijhoff Publishers 2006, s. 20—21.

<sup>44</sup> Międzynarodowa Stacja Kosmiczna funkcjonuje na podstawie całego systemu umów międzynarodowych. Oprócz IGA, składa się na niego ESA/NASA *ISS Memorandum of Understanding* z dnia 29 stycznia 1998 r., jak również inne, np.: *Agreement Between the United States and Italy for the Design, Development, Operation and Utilization of Two Mini Pressurised Logistics Modules and a Mini Laboratory for Space Station Freedom, with a Memorandum of Understanding, US-Italy*, 1992 WL 466066. Zob. A. Farand: *Jurisdiction and Liability Issues in Carrying out Commercial Activities in the International Space Station (ISS) Programme*. In: *The International Space Station: Commercial Utilization from a European Legal Perspective*. Eds. F.G. von der Dunk, M.M.T.A. Brus..., s. 88.

<sup>45</sup> Np.: *Agreement Between the United States and Canada Concerning Cooperation on the RADARSAT (Remote Sensing) Project, with Memorandum of Understanding*, 1991 WL 494985.

<sup>46</sup> A. Farand: *Jurisdiction and Liability Issues in Carrying out Commercial Activities in the International Space Station...*, s. 92.

<sup>47</sup> Także L.J. Smith: *Legal Aspects of Commercial Utilisation of the International Space Station — A German Perspective*. In: *The International Space Station: Commercial Utilization from a European Legal Perspective*. Eds. F.G. von der Dunk, M.M.T.A. Brus..., s. 160.



cią i wykładnią postanowień umownych według różniących się systemów prawa krajowego<sup>48</sup>. Po pierwsze, możemy tu rozważać zastosowanie instrumentów o niewiążącej mocy w postaci modelowego prawa, jak np. opracowanych przez UNIDROIT *Principles for International Commercial Contracts*<sup>49</sup>, Incoterms<sup>50</sup> lub FIDIC<sup>51</sup>. W ocenie autorki, wyrażanych czasem przez doktrynę wątpliwości związanych z narzucaniem jednolitych zasad kontraktowych nieraz bardzo zróżnicowanym systemom prawa nie można jednak uznać za przeważające nad korzyściami płynącymi z dobrowolnego ujednolicania zasad i reguł prawa umów w międzynarodowym obrocie kontraktowym. Kontrakty kosmiczne są przykładem branży, w której jednolite podejście jest szczególnie potrzebne<sup>52</sup>. Po drugie, mamy do czynienia z instrumentami przyjętymi w formie umowy międzynarodowej, które stały się wiążącym elementem prawa krajowego<sup>53</sup>. Jednym z najbardziej znanych instrumentów w tej dziedzinie jest Wiedeńska konwencja o sprzedaży towarów z 1980 r. (*Convention on Contracts for the International Sale of Goods (CISG)*) concerning the sale of goods [dalej: konwencja wiedeńska]<sup>54</sup>. Ma ona wiążący charakter tylko wówczas, gdy strony nie wyłączyły jej zastosowania w części lub całości, a w takim przypadku zastosowanie ma prawo krajowe ustalone zgod-

<sup>48</sup> M. Pazdan: *Pojęcie międzynarodowego prawa handlowego...*, s. 6.

<sup>49</sup> Zasady te zostały po raz pierwszy opracowane w 1994 r., a następnie zmieniane i uzupełniane w latach 2004 i 2010; obejmują także *Model Clauses for Use by Parties of the UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts*, <http://www.unidroit.org/instruments/commercial-contracts/upicc-model-clauses>; E. McKendrick: *Contract Law*. New York, Palgrave, 2000, s. 11. Zasady te zawierają kompleksową regulację odpowiedzialności za niewykonanie zobowiązania; więcej na ten temat W. Kocot: *Odpowiedzialność z tytułu niewykonania zobowiązania w świetle zasad europejskiego prawa kontraktów handlowych Unidroit*. „Studia Iuridica” 2007, T. 47.

<sup>50</sup> Zob. np. M. Jagielska: *Reguły Incoterms*. W: „System Prawa Handlowego”. T. 9: *Międzynarodowe prawo handlowe*. Red. W. Popiołek..., s. 907—908.

<sup>51</sup> M. Heidemann: *Methodology of Uniform Contract Law The UNIDROIT Principles in International Legal Doctrine and Practice*. Springer 2007, s. 2—3.

<sup>52</sup> L.J. Smith: *The Eye of the Storm: On the Case for Harmonising Principles of Damages as a Remedy in Contract Law*. ERCL 2006, 2, s. 240.

<sup>53</sup> A. Całus: *Umowa międzynarodowa jako instrument ujednolicania porządków prawnych w dziedzinie prawa prywatnego*. W: *Rozprawy prawnicze. Księga pamiątkowa Profesora Maksymiliana Pazdana*. Red. L. Ogieńło, W. Popiołek, M. Szpunar. Kraków 2005, s. 372—373.

<sup>54</sup> *United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods*, przyjęta 11 listopada 1980 r. (Vienna Convention); E. McKendrick: *Contract Law...*, s. 11; konwencja wiedeńska zawiera wiele postanowień, które mogą być użyteczne w kontraktach kosmicznych, np. w zakresie przenoszenia ryzyka utraty rzeczy pomiędzy stronami; więcej na ten temat M. Jagielska, w: „System Prawa Handlowego”. T. 9: *Międzynarodowe prawo handlowe*. Red. W. Popiołek..., s. 866—906; J. Rajski: *Jednolite prawo międzynarodowej sprzedaży towarów*. „Przegląd Prawa Handlowego” 1996, 3, s. 2.

nie z przepisami kolizyjnymi<sup>55</sup>. Użycie tego typu instrumentów w sposób zauważalny zwiększa jednolitość zasad kontraktowych w określonych branżach, nawet jeżeli zdajemy sobie sprawę z tego, że prawo w działaniu różni się niejednokrotnie od swej litery<sup>56</sup>.

Oczywiście, brak jest przeszkód w stosowaniu takich instrumentów jak konwencja wiedeńska do kontraktów kosmicznych, jeśli ich przedmiot odpowiada zakresowi Konwencji. Choć powstają wątpliwości co do praktycznej możliwości zastosowania reguł Konwencji do skomplikowanych kontraktów kosmicznych, np. w obrębie odpowiedzialności za szkodę, niektóre z jej rozwiązań służą jako wzór poszczególnych postanowień kontraktów kosmicznych<sup>57</sup>, nawet jeżeli strony wyłączają formalnie jej zastosowanie. I tak podnosi się, że ogólne warunki umów wypracowane przez ESA częściowo powielają koncepcje zawarte w konwencji wiedeńskiej, np. w zakresie wykonania umowy<sup>58</sup>. Dotyczy to również niektórych kontraktów kosmicznych, które zawierają wyraźne odniesienie do kontraktów opracowanych przez UNIDROIT — *The Principles of International Commercial Contracts*<sup>59</sup>. Innym instrumentem o charakterze międzynarodowym, który może być brany pod uwagę, jest będąca na razie w fazie projektowania Konwencja *UNIDROIT on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Space Assets*, dotycząca zabezpieczenia interesów inwestorów finansujących przedsięwzięcia kosmiczne. Choć nie dotyczy ona bezpośrednio kontraktów w zakresie realizacji misji kosmicznej, niemniej jednak reguluje uprawnienia wierzyciela w stosunku do dłużnika w przypadku naruszenia zobowiązania. W tym względzie pośrednio dotyczy odpowiedzialności kontraktowej w przedsięwzięciu kosmicznym<sup>60</sup>.

<sup>55</sup> Co często ma miejsce w Niemczech, gdzie panuje przekonanie, że przepisy konwencji wiedeńskiej są osadzone w systemie *common law* i nie są dostosowane do systemu prawa stanowionego; M. Heidemann: *Methodology of Uniform Contract Law...*

<sup>56</sup> R. Stone: *The Modern Law of Contract*. Routledge 2011, s. 22; Reguły Undroit wykazały swoją użyteczność w reformie prawa cywilnego w Holandii, jak również w niektórych państwach byłego bloku komunistycznego; M. Heidemann: *Methodology of Uniform Contract Law...*, s. 4.

<sup>57</sup> M. Mineiro: *CISG and the final frontier: Contracting for the international sale of goods that originate from, are delivered in, or transit through outer space and the passage of risk of loss*. Proc. Int'l Inst Space L. 2008, 51, s. 79.

<sup>58</sup> G. Stjernevi, E. Katsampani: *Space Contracting within the Framework of the European Space Agency*. In: *Contracting for Space: Contract Practice in the European Space Sector*. Eds. L.J. Smith, I. Baumann..., s. 170 i nast.

<sup>59</sup> L. Ravillon: *Typology of Contracts in the Space Sector...*, s. 167, za: H. Kronke: *The UN Sales Convention, the Unidroit Contract Principles and the Way Beyond*. J. Air L. & Com. 2005—2006, 24, s. 255.

<sup>60</sup> Nie będzie to niezależny instrument prawny, z uwagi na jego odniesienie do prawa krajowego regulującego stosunek samego zabezpieczenia; G. Lafferranderie: *Re-*

Efektem większej niż adaptacja poszczególnych rozwiązań z różnych instrumentów potrzeby uniwersalizacji umów w przedsięwzięciach kosmicznych stały się prace badawcze pod tytułem *Project 2001*. Dotyczyły one głównie kwestii odpowiedzialności<sup>61</sup>, dotychczas uregulowanych w kontraktach kosmicznych, opartych na rozwiązaniach przyjętych we Francji i USA. Perspektywa stworzenia jednolitego prawa kontraktów kosmicznych w jakiejkolwiek formie uznana została za bardzo pożyteczną, szczególnie z uwagi na fakt, że prawo krajowe (jeżeli w ogóle istnieje) nie zawsze odpowiada na wyzwania bardzo dynamicznej dziedziny eksploracji przestrzeni kosmicznej i związanych z nią relacji kontraktowych. Łatwiej jest także z politycznego punktu widzenia zaakceptować stosowanie prawa ponadnarodowego niż obcego prawa krajowego, szczególnie gdy podmioty publiczne są jedną ze stron takiej umowy (np. zlecając usługi w dziedzinie wyniesienia satelity na orbitę lub jego wytworzenia)<sup>62</sup>. Nie oznacza to jednak, że brak jest jednolitego podejścia do zawierania i treści umów w przedsięwzięciach kosmicznych. Wręcz odwrotnie, choć jednolitość wypracowaną przez branżę z pewnością osłabia

*gulation of the European Launch Industry — Legal Framework for Launch Services in Europe*. In: *Project 2001, Legal Framework for the Commercial Use of Outer Space*. Ed. K.-H. Böckstiegel. Cologne, Carl Heymanns Verlag, 2002, s. 119; M. Gerhard, K.-U. Schrogl: *Report of the Project 2001, Working Group on National Space Legislation*. In: *Project 2001, Legal Framework for the Commercial Use of Outer Space*. Ed. K.-H. Böckstiegel..., s. 538; M. Couston: *Droit Spatial*. Paris, Editions Ellipses, 2014, s. 34; *Convention on International Interests in mobile equipment and draft protocol thereto on matters specific to space assets — with explanatory note, UNIDROIT (2011). Diplomatic Conference for the Adoption of the Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Space Assets of Berlin 2012*.

<sup>61</sup> M. Gerhard, K.-U. Schrogl: *Report of the Project 2001 Working Group on National Space Legislation...*, s. 549; S.U. Reif: *Report: Shaping a Legal Framework for the Commercial Use of Outer Space: Recommendations and Conclusions from Project 2001*. „Space Policy” 2002, 18, s. 157—162. Jakiś czas temu potrzebę przyjęcia dodatkowej międzynarodowej konwencji w sprawie czynności wynoszenia obiektów kosmicznych zgłosił prof. Henri Wassenbergh, z założeniem, by ułatwiła ona prywatnoprawne relacje pomiędzy uczestnikami przedsięwzięć kosmicznych; zgodnie ze stanowiskiem wspomnianego autora, odpowiedzialność za szkody powinna być ponoszona wyłącznie przez podmioty prowadzące działalność kosmiczną, co zapewniłoby równe zasady konkurencji i ułatwiłoby relacje transgraniczne; H.A. Wassenbergh: *The Law Governing International Private Commercial Activities of Space Transportation*. J. Space L. 1993, 21, 97; Idem: *A Launch and a Space Transportation Law, Separate from Outer Space Law?* Air & Space L. 1996, 21, 28.

<sup>62</sup> M. Heidemann: *Methodology of Uniform Contract Law...*, s. 10—20; autor podkreśla, że idea jednności prawa i państwa stoi w opozycji do autonomii woli stron w relacjach transgranicznych; państwa niejednokrotnie są też przeciwne tworzeniu jednolitych ram prawnych w sferze prawa prywatnego na szczeblu międzynarodowym, z uwagi na to, że kontrakty są często postrzegane jako element polityki wewnętrznej, nad którym państwo chce sprawować kontrolę.

poddawanie, wobec braku prawnego instrumentu międzynarodowego, różnym prawom krajowym.

Zastosowanie poszczególnych rozwiązań przyjętych w różnych aktach prawa międzynarodowego w obrębie prawa kontraktów powoduje, że pytanie o swoiste *lex mercatoria* w przedsięwzięciach kosmicznych staje się szczególnie aktualne, tym bardziej że wykształcone do tej pory różne modelowe wzory umów stosowane w przedsięwzięciach kosmicznych powstały jeszcze w czasach, gdy przedsięwzięcia te były domeną podmiotów prawa publicznego. Przykładem może być modelowa umowa stosowana przez Intelsat jeszcze w okresie, gdy był on organizacją międzynarodową (*Draft Model Contract — Agreement for the provision of space segment and satellite communication services*)<sup>63</sup>.

Odrębnego odniesienia wymagają umowy dotyczące przedsięwzięć kosmicznych w Europie. Na ich kształt ogromny wpływ ma stosowanie zasad zamówień publicznych, z uwagi na fakt, że głównym inwestorem na poziomie europejskim pozostaje działająca w imieniu własnym lub Unii Europejskiej ESA<sup>64</sup>. Powstaje zatem pytanie, jakie prawo kontraktowe może mieć zastosowanie. Jest to związane nie tylko z problematyką kolizyjnoprawną, lecz także z podstawami prawnymi zawierania umów przez ESA lub EU<sup>65</sup>. Typy umów zawieranych przez ESA wynikają z jej kompetencji zawartych w art. V Konwencji ESA i obejmują kontrakty na wykonanie: prac studyjnych, badawczych, dostawy, usług utrzymania, zarządzania i asysty technicznej<sup>66</sup>. Najbardziej znaczące kontrakty dotyczą produkcji satelitów i ich komponentów, nie są one jednak prostymi umowami sprzedaży i dostawy, lecz złożonymi umowami łączącymi w sobie elementy umowy o dzieło, usługi i dostawy, w praktyce nazywanymi umowami o produkcję (*manufacturing contracts*)<sup>67</sup>. Zgodnie z wymaganiami Konwencji, ESA ma obowiązek stosowania w swoich kontraktach specyficznych narzędzi prawnych. Chodzi głównie o zasady preferencji

<sup>63</sup> Attachment No. 7 to AP-22-7E S/3/98; zob. także *International Cooperation and Competition in Civilian Space Activities*. Washington, DC, US Congress, Office of Technology Assessment, OTA-ISC-239, July 1985, s. 180.

<sup>64</sup> CSES (2012) *Evaluation of the impact of European Space Policy on European Space Manufacturing and the Services Industry*. Executive Summary.

<sup>65</sup> Podkreśla się, że jest to wynik „prywatyzacji” sektora kosmicznego, w którym kontrola nad przedsiębiorcami musiała zostać zmodyfikowana przez stworzenie polityki udzielania zamówień publicznych: J.-J. Tortora: *Toward a European Space-Specific Procurement Policy?* In: *Contracting for Space: Contract Practice in the European Space Sector*. Eds. L.J. Smith, I. Baumann..., s. 36.

<sup>66</sup> I. Petrou: *The European Space Agency's Procurement System: A Critical Assessment*. „Public Contract Law Journal” Winter 2008, vol. 37, no. 2, s. 164.

<sup>67</sup> G. Stjernevi, E. Katsampani: *Space, Contracting within the Framework...*, s. 174.

krajowej (*domestic preference*) oraz zasady uczciwego zwrotu (*fair return principle*)<sup>68</sup>.

Zasady udzielania zamówień publicznych przez ESA zawarte są w wielu dokumentach prawnych, wśród których największą rolę odgrywają ogólne warunki umów<sup>69</sup>. Mają one zastosowanie do wszystkich umów zawieranych przez ESA, bez względu na ich przedmiot, jedynie z niewieloma wyjątkami, i służą jako wzorzec umowny do zawierania umów z ESA przez przedsiębiorców. Analiza ich treści wskazuje natomiast, że prezentują podobne rozwiązania prawne, jak te zawarte w zasadach UNIDROIT oraz konwencji wiedeńskiej, w tym zawierają także szczegółową regulację zasad odpowiedzialności<sup>70</sup>. Chociaż nie mają znaczenia uniwersalnego, niemniej jednak w widoczny sposób korzystają z instrumentów prawa kontraktowego wykształconego na poziomie międzynarodowym. Tym samym przyczyniają się do tworzenia wspólnej kontraktowej siatki pojęciowej.

Należy jednak nadmienić, że opracowane przez ESA ogólne warunki umów nie są jedynymi mającymi zastosowanie w procesie zamówień. Nie mają zastosowania w tych typach umów, w których ESA występuje jako

<sup>68</sup> Zgodnie z art. 11.1 Aneksu V Konwencji ESA, „In the placing of all contracts, the Agency shall give preference to industry and organisations of the Member States”; zob. więcej R. Hansen, J. Wouters: *Towards an EU industrial policy for the space sector*. „Working Paper” February 2015, no. 149; I. Petrou: *The European Space Agency's Procurement System: A Critical Assessment...*, s. 146—148; B. Schmidt-Tedd: *The geographical return principle and its future within the European Space Policy*. In: *Contracting for Space: Contract Practice in the European Space Sector*. Eds. L.J. Smith, I. Baumann..., s. 85—96; F.G. von der Dunk: *European Space law*. In: *Handbook of space law*. Eds. F. von der Dunk, F. Tronchetti..., s. 244.

<sup>69</sup> Ostatnia wersja ogólnych warunków umownych *General Clauses and Conditions for ESA Contracts* została przyjęta w 2015 r.; zob. także I. Baumann: *Ensuring Regulatory Compliance for Small Satellites through Procurement and Grant Conditions*. In: *Small Satellites: Regulatory Challenges and Chances*. Brill Academic Publishing 2016, s. 341—342; zob. także I. Petrou: *The European Space Agency's Procurement System: A Critical Assessment...*, s. 150—151.

<sup>70</sup> Opisana praktyka kontraktowa ESA ma także zastosowanie do przedsięwzięć realizowanych z wykorzystaniem międzynarodowej stacji kosmicznej przez podmioty prywatne. ESA występuje w tych projektach jako agencja partnera europejskiego, tak więc wszystkie strony zainteresowane wykonywaniem czynności związanych z MSK powinny zawrzeć w tym względzie umowę z ESA. Umowy takie mogą np. dotyczyć transportu ładunków na MSK lub przeprowadzania eksperymentów. W przypadku umów dotyczących MSK to ESA występuje jako zleceniobiorca, gdy tymczasem zasadniczo jest zamykającym usługi lub towary w zakresie wykonywania swoich zadań. Z tego też względu umowy dotyczące ISS w głównej mierze oparte są na indywidualnych uzgodnieniach pomiędzy stronami, a ponadto są poddane prawu państwa członkowskiego ESA. A. Farand: *Jurisdiction and Liability Issues in Carrying out Commercial Activities in the International Space Station (ISS)*..., s. 93—94.



*delegated procurement agent* w imieniu Unii Europejskiej finansującej dany projekt<sup>71</sup>. W takim wypadku zastosowanie znajdują zasady zamówień publicznych obowiązujące Unię Europejską, które przyjmują inną filozofię w zakresie zasad ochrony konkurencji. O ile bowiem filozofią ESA jest stosowanie zasady geograficznej efektywności z uwzględnieniem zaspokajania interesów członków ESA, o tyle Unia stosuje zasady konkurencji (równego traktowania, niedyskryminacji, proporcjonalności i transparentności)<sup>72</sup>. Tak więc niektóre z zasad kontraktowych opracowanych przez ESA nie mogą mieć zastosowania w kontraktach zawieranych w imieniu Unii Europejskiej (np. wyłączona jest zasada *fair return*)<sup>73</sup>. Dodatkowo, w przypadku niektórych przedsięwzięć, stosowane są szczególne zasady zamówień. Ma to miejsce np. w projekcie Galileo, gdzie ESA działa na podstawie *GNSS (Galileo) Regulation*<sup>74</sup> i porozumienia delegującego, zobowiązującego ESA do stosowania reguł zawartych w przedmiotowym rozporządzeniu (art. 18–24). W tych wypadkach zasady zamówień UE są wiążące, zawarte w szczególności w rozporządzeniu dotyczącym zasad finansowania Unii (art. 104.1a)<sup>75</sup>. Kwestią o dużym znaczeniu dla przedsięwzięć kosmicznych jest zezwolenie, np. zawarte w rozporządzeniu dotyczącym Galileo, na stosowanie

<sup>71</sup> W zakresie umów dotyczących Galileo ESA zawiera umowy w imieniu i na rzecz Komisji. L. Mantl: *The European Union in Outer Space in Society, Politics and Law*. Wien—New York, Springer, 2011, s. 409–410; L.J. Smith, K.-U. Horgl: *Institutional challenges for space activities in Europe*. „Acta Astronautica” 2007, 60, s. 216.

<sup>72</sup> Więcej na ten temat L.J. Smith: *EU Competition Law and Issues of National Authorisation of Private Space Activities*. In: *National Space Legislation in Europe*. Eds. F.G. von der Dunk..., s. 346; zob. także uchwały podjęte dnia 2 grudnia 2014 r., np.: *Resolution on Europe's access to Space (ESA/C-M/CCXLVII/Res. 1 (final))*; *Resolution on Europe's space exploration strategy (ESA/C-M/CCXLVII/Res. 2 (final))* i *Resolution on ESA evolution (ESA/C-M/CCXLVII/Res. 3 (final))*.

<sup>73</sup> B. Schmidt-Tedd: *The Relationship between the EU and ESA within the Framework of European Space Policy and Its Consequences for Space Industry Contracts*. In: *Contracting for Space: Contract Practice in the European Space Sector*. Eds. L.J. Smith, I. Baumann..., s. 26; L. Mantl: *The European Union*. In: *Outer Space in Society, Politics and Law*. Wien—New York, Springer, 2011, s. 418.

<sup>74</sup> Rola ESA wyraźnie uregulowana została w art. 15 rozporządzenia w sprawie Galileo.

<sup>75</sup> Obecnie w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2015/1929 z dnia 28 października 2015 r., zmieniającym Rozporządzenie (UE, Euratom) nr 966/2012 w sprawie zasad finansowych mających zastosowanie do budżetu ogólnego Unii (Dz.Urz. UE, L 286/1, z dnia 30.10.2015 r.), oraz w Rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2015/2462 z dnia 30.10.2015 r. zmieniającym Rozporządzenie delegowane (UE) nr 1268/2012 w sprawie zasad stosowania Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 966/2012 w sprawie zasad finansowych mających zastosowanie do budżetu ogólnego Unii (Dz.Urz. UE, L 342/7, z dnia 29.12.2015 r.); L. Mantl: *The European Union*..., s. 409–410.



standardowej praktyki rynkowej (*the standard market practice*) w zawieraniu umów.

### 3.2. Typy kontraktów kosmicznych

W niniejszym rozdziale zostaną przedstawione główne charakterystyczne cechy kontraktów zawieranych w ramach realizacji przedsięwzięć kosmicznych, a następnie przeanalizowane zostaną zasady odpowiedzialności za szkodę. Choć w tego typu przedsięwzięciach istnieje duża różnorodność relacji umownych, dla celów niniejszego opracowania można wyodrębnić trzy zasadnicze rodzaje umów: umowę o wyniesienie obiektu kosmicznego w przestrzeń kosmiczną, umowę dotyczącą operacji satelitarnych na orbicie oraz umowę o dostawę obiektu kosmicznego (satelity lub rakiety go wynoszącego). Celem niniejszego artykułu nie jest jednak wszechstronna analiza wymienionych umów, lecz przedstawienie ich podstawowych cech przydatnych w analizie odpowiedzialności za szkodę wynikającą z ich niewykonania lub nienależytego wykonania<sup>76</sup>.

Niewątpliwie problemem, jaki pojawia się w dziedzinie praktyki kontraktowej w przedsięwzięciach kosmicznych, jest ryzyko innej interpretacji takich samych postanowień umownych przez sądy różnych państw<sup>77</sup> (szczególnie o odmiennej kulturze prawnej). Może to prowadzić np. do uznania nieważności poszczególnych postanowień i stosowania w ich miejsce odmiennych regulacji krajowego prawa umów. Tego typu różnice występują nawet pomiędzy poszczególnymi stanami USA<sup>78</sup>. Powoduje to, że dobór prawa właściwego przez strony umowy, w granicach swobody, jest kwestią kluczową<sup>79</sup>. Inną cechą kontraktów kosmicznych, na którą należy zwrócić uwagę, jest fakt ich przynależności do zazwyczaj znanych typów umów (nazwanych). Nawet daleko idąca specyfika przedsięwzięć

<sup>76</sup> C.A. du Parquet: *Specific Clauses of Launch Services Agreements*. In: *Contracting for Space: Contract Practice in the European Space Sector*. Eds. L.J. Smith, I. Baumann..., s. 388.

<sup>77</sup> Więcej na ten temat I. Scharlach: *Performance and Warranty Articles in Space Industry Contracts*. In: *Contracting for Space: Contract Practice in the European Space Sector*. Eds. L.J. Smith, I. Baumann..., s. 258—259.

<sup>78</sup> R. Bender: *Space Transport Liability: National And International Aspects*. Nijhoff 1995, s. 229; T. Masson-Zwaan: *The Martin Marietta Case or How to Safeguard Private Commercial Space Activities*. *Air & Space L.* 1993, 18, s. 16; M.C. Mineiro: *Law and Regulation governing U.S. Commercial Spaceports: Licensing, Liability and legal challenges*. *J. Air L & Com* 2008, 73, s. 759.

<sup>79</sup> Interview with Pamela Meredith, on 23 July 2008, <https://rescommunis.wordpress.com/2008/07/23/interview-pamela>.

kosmicznych nie wymagała stworzenia nowego typu umowy. Zatem większość stanowi typ umów o usługi, w tym umowy o usługi transportowe, umowy o dostawę, umowy o dzieło, umowy leasingu oraz umowy charakterystyczne dla wykonywania praw własności intelektualnej. Kryteria wyodrębnienia tych umów są różnorodne, także w zależności od systemu prawa<sup>80</sup>. Dotyczy to również mniej typowych umów, choć stopniowo zwiększających swoje znaczenie w przedsięwzięciach kosmicznych, jak umowy dotyczące *hosted payloads*<sup>81</sup>, stanowiące alternatywę dla leasingu pojemności satelity, lub umów o wyniesienie małych satelitów w formie ładunku *piggy-back*. Dodatkowo trzeba wspomnieć o licznych typach umów dotyczących produkcji elementów naziemnej infrastruktury służącej do zawiadywania satelitami, wykorzystywania ich sygnałów. Dla celów niniejszego opracowania dokładniej przeanalizowane zostaną postanowienia dotyczące odpowiedzialności, zawierane standardowo w trzech typach umów, a mianowicie: o wyniesienie obiektu kosmicznego na orbitę, o operacji satelitą na orbicie oraz o produkcji obiektów kosmicznych.

### 3.2.1. Umowy o wyniesienie obiektu kosmicznego na orbitę

Umowy dotyczące wyniesienia obiektu kosmicznego na orbitę (*launch services agreements* — LSA) są charakteryzowane przeważnie jako porozumienie pomiędzy podmiotem organizującym wyniesienie (zleceniobiorca) a użytkownikiem obiektu kosmicznego (zleceniodawca), na podstawie którego zleceniobiorca zobowiązuje się za wynagrodzeniem do wykonania szeregu usług oraz do podjęcia wszelkich możliwych czynności (*to make its best efforts*) w celu umieszczenia obiektu kosmicznego na orbicie okołoziemskiej za pomocą pojazdu wynoszącego (*launch vehicle*)<sup>82</sup>. Umowa ta wydaje się stanowić połączenie różnych typów umów o usługi, w tym umowy o przewóz<sup>83</sup>. Reguluje relacje o charakterze prywatnoprawnym, nawet jeżeli jedną ze stron jest podmiot prawa publicznego<sup>84</sup>. W tym względzie umowy te nie są regulowane przez prawo międzynarodowe ko-

<sup>80</sup> L. Ravillon: *Typology of Contracts in the Space Sector...*, s. 161.

<sup>81</sup> *Hosted payload* definiowany jest jako ładunek w postaci transpondera lub innego wyposażenia obiektu kosmicznego, który można umieścić na innym satelicie; M. Buzdugan: *Satellite Financing through Hosted Payloads: Benefits and Challenges*. Air & Space L. 2011, 36, s. 139.

<sup>82</sup> Zob. np. J. Hermida: *Convergence of Civil Law and Common Law Contracts in the Space Field*. Hong Kong L.J. 2004, 34, s. 339; M. Fabre: *Insurance Strategies for Covering Risks in Outer Space: A French Perspective*. „Space Policy” 2002, 18, s. 283.

<sup>83</sup> L. Peyrefitte: *Droit de l'espace*. Dalloz 1993, s. 99; zob. także L. Ravillon: *Typology of Contracts in the Space Sector...*, s. 164.

<sup>84</sup> J. Hermida: *Commercial Space Launch services agreements in France and the United States of America*. Rev. dr. unif. 2004, 3.

smiczne, chociaż zasady wynikające z traktatów kosmicznych mają znaczenie dla skutków całego projektu i muszą być stosowane przez obydwie strony. Większość z tych umów jest przedmiotem daleko idącej swobody kontraktowej stron, z uwagi na brak szczególnych regulacji w tym zakresie i czysto profesjonalne relacje, choć w zależności od systemu prawa w pewnym zakresie zastosowanie będą miały przepisy prawa transportowego (np. w USA)<sup>85</sup>.

Istotną cechą wspólną umów o wyniesienie jest zobligowanie zleceniobiorcy do podjęcia „najlepszych wysiłków”, jednak bez zobowiązania się do osiągnięcia konkretnego rezultatu, np. w postaci umieszczenia satelity na robicie (*best efforts principle*)<sup>86</sup>. Klauzula „najlepszych wysiłków” jest często definiowana w samych umowach jako zobowiązanie do działania w sposób staranny, charakteryzujący uważnego i rozważnego zleceniobiorcę usług o wyniesienie obiektu kosmicznego (*diligently working in a good and workmanlike manner as a reasonable, prudent provider of launch services*)<sup>87</sup>. Należyte wykonanie umowy nie oznacza osiągnięcia rezultatu, do którego dążą strony, lecz największe możliwe zwiększanie szans na sukces. Przedmiotem zobowiązania jest zastosowanie najwyższego poziomu kompetencji i staranności (*the highest level of skill and due diligence*), aby osiągnąć cel umowy<sup>88</sup>, oraz najwyższych standardów techniki i wiedzy dostępnych stronie umowy<sup>89</sup>. Brak zobowiązania rezultatu ma między innymi związek z faktem, że po oderwaniu się rakiety wynoszącej od Ziemi operator ma ograniczone możliwości wpływania na zachowanie rakiety i satelity (oprócz możliwości zniszczenia rakiety w przypadku zagrożenia i zdalnego operowania nią), a satelita, po oddzieleniu od ostatniego stadium rakiety, umieszczany jest na orbicie za pomocą systemów niezależnych od operatora. Losy lotu kosmicznego w wielu wypadkach zależą też od prawidłowości zachowania się samego satelity, a niepowodzenie niejednokrotnie warunkowane jest wadami satelity, a nie wynoszącej go rakiety. Co jest także charakterystyczne, stwierdzenie przyczyny niepowodzenia misji nie zawsze jest możliwe po

<sup>85</sup> Np. L. Peyrefitte: *Droit de l'espace...*, s. 101.

<sup>86</sup> Ibidem, s. 113; C.A. Parquet: *Specific Clauses of Launch Services Agreements...*, s. 386; B. Schmidt-Tedd: *Best Efforts Principle and Terms of Contracts in Space Business*. The Proceedings of the 31st Colloquium on the Law of Outer Space. IISL 1988, s. 330.

<sup>87</sup> V. Kayser: *Launching Space Objects: Issues of Liability and Future Prospects*. In: *Space Regulations Library*. Vol. 1. New York—Boston—Dordrecht—London—Moscow, Kluwer Academic Publishers, 2004, s. 150.

<sup>88</sup> S. White, J. Wheeler: *Satellite launch contract: checklist*, [www.practicallaw.com](http://www.practicallaw.com).

<sup>89</sup> B. Schmidt-Tedd: *Best Efforts Principle and Terms of Contracts in Space Business...*, s. 336.

oderwaniu się rakiety od Ziemi. Specyfiką tej umowy jest zatem bardzo ścisła współpraca między stronami i zachowanie najwyższego poziomu staranności zarówno po stronie zleceniobiorcy w zakresie przygotowania i zarządzania fazą lotu, jak i po stronie zleceniodawcy przygotowującego i dostarczającego satelitę<sup>90</sup>. Klauzula *best efforts* jest wykonalna zarówno w reżimie prawa stanowionego, jak i *common law*, choć w sytuacji zarzutu naruszenia tego obowiązku jej znaczenie może się różnić. I tak np. w większości sądów amerykańskich klauzula ta jest interpretowana ściśle w odniesieniu do przedmiotu umowy<sup>91</sup>, w prawie cywilnym zaś, jak np. we Francji, Belgii, Holandii, Włoszech, oznacza „zobowiązanie starannego działania”, w przypadku którego nacisk położony jest na zachowanie należytej staranności, aby zapewnić wykonanie celu umowy<sup>92</sup>. W systemach prawa, w których pojęcie to nie funkcjonuje, podobny skutek osiągany jest przez stwierdzenie, że natura umowy o usługi nie polega na zagwarantowaniu rezultatu, a umowa uważana jest za należyte wykonaną nawet wtedy, gdy rezultat nie zostanie osiągnięty, lecz zleceniobiorca zachował się starannie<sup>93</sup>. To samo podejście funkcjonuje jednak zarówno w systemie *common law*, jak i prawa cywilnego w kontekście wymogu podwyższonego standardu staranności (*best efforts v highest due dilligence*) bez konieczności osiągnięcia rezultatu<sup>94</sup>. Niezachowanie należytej staranności w systemach prawa cywilnego powiązane jest z koncepcją winy strony naruszającej zobowiązanie. Dodatkową trudność w wykładni pojęcia *best efforts* może stanowić jednak klauzula rozsądku, przybierająca kontekst obowiązku podjęcia rozsądnych wysiłków (*reasonable efforts*), co może stać w pewnej opozycji do koncepcji „największych możliwych wysiłków”. Praktycznym skutkiem braku sukcesu w wyniesieniu satelity na orbitę, w zależności od umowy, może być obowiązek zleceniobiorcy do powtórzenia próby wyniesienia nowego ładunku dostarczonego przez zleceniodawcę<sup>95</sup>. Z tego ostatniego powodu kontrakty o wyniesienie satelity zawierają często definicję „sukcesu” lub „porażki”

<sup>90</sup> L. Peyrefitte: *Droit de l'espace...*, s. 102.

<sup>91</sup> Np. spór *American Satellite Co v. US Government*; zob. I.H.Ph. Diederiks-Verschoor: *The Position of the Manufacturer and the Insurer in the Space Law*. In: *Essays in Honour of Wang Tieya*. Kluwer 1993, s. 232.

<sup>92</sup> L.J. Smith: *The Eye of the Storm...*

<sup>93</sup> O. Lando, H. Beale: *Principles of European Contract Law*. Parts 1—2. The Hague—London—Boston, Kluwer Law International, 2000, s. 305; J. Hermida: *Convergence of Civil Law and Common Law Contracts...*, s. 339. Artykuł 1776 francuskiego kodeksu cywilnego wskazywany jest jako podstawa prawna zawierania *les contrat de moyen*.

<sup>94</sup> Zob. też B. Schmidt-Tedd: *Best Efforts Principle and Terms of Contract in Space Business...*

<sup>95</sup> L. Peyrefitte: *Droit de l'espace...*, s. 113 i nast.

(*the launch success and launch failure*) i ich przyczyn (leżących po stronie zlecniodawcy lub zleceniobiorcy) w celu stwierdzenia, czy powstał obowiązek powtórzenia czynności w tym zakresie<sup>96</sup>.

Na kształt odpowiedzialności za szkodę pomiędzy stronami w dużej mierze ma wpływ układ obowiązków pomiędzy nimi. Bardzo różni się on od klasycznego obrazu umowy o świadczenie usług, w której jedna ze stron zobowiązana jest do wykonania zlecenia, a druga — do zapłaty wynagrodzenia. W umowach o wyniesienie obiektu kosmicznego na orbitę mamy do czynienia z szeregiem precyzyjnie opisanych czynności, z których część leży po stronie zleceniobiorcy jako organizatora procesu wyniesienia (zapewnienie rakiety wynoszącej, przeprowadzenie testów, tankowanie, zapewnienie infrastruktury oraz samego procesu wystrzelenia rakiety z ładunkiem itp.)<sup>97</sup>, a znaczna część spoczywa na samym zlecniodawcy, spośród których to czynności najbardziej znamienne dotyczą dostarczenia obiektu kosmicznego na miejsce jego wyniesienia oraz należytego przygotowania go do całej tej operacji. Czynności te wykonywane są zazwyczaj przy pomocy producenta satelity (albo też w całości przez niego, w przypadku umów o produkcję z dostawą satelity na orbitę, kiedy to producent jest podmiotem zlecającym wyniesienie i tym samym stroną umowy).

### 3.2.2. Umowy dotyczące operacji satelitarnych na orbicie

W obrocie funkcjonuje wiele różnych rodzajów umów, których przedmiotem jest funkcjonowanie satelitów na orbicie, choć większość kontraktów kosmicznych w zakresie zarządzania nimi dotyczy satelitów funkcjonujących za pomocą transponderów. W przeciwieństwie do umów dotyczących transportu satelity na orbitę, w przypadku których mamy do czynienia z jednym wykształconym typem umowy (*launch services agreement* — LSA), bez względu na typ satelity, natura umów dotyczących zarządzania satelitą po jego umieszczeniu na orbicie w dużej mierze zależy właśnie od rodzaju satelity i usług, jakie mają być świadczone za jego pomocą<sup>98</sup>. Inną cechą wyróżniającą te umowy jest moż-

<sup>96</sup> M.J. Kleiman, J.K. Lamie, M.-V. Carminati: *The Law of Spaceflight. A Guide to a New Space Lawyers*, 2012, s. 31; Ariane 5 User's Manual Issue 5 Revision 1 July 2011, [http://www.arianespace.com/wpcontent/uploads/2015/09/Ariane5\\_users\\_manual\\_Issue5\\_July2011.pdf](http://www.arianespace.com/wpcontent/uploads/2015/09/Ariane5_users_manual_Issue5_July2011.pdf); zob. także P.L. Meredith, G.S. Robinson: *Space Law: A Case Study for the Practitioner. Implementing a Telecommunications Satellites Business Concept*. Martinus Nijhoff Publishers 1992, s. 319.

<sup>97</sup> D. Doody, G. Stephan: *Basics of Space Flight Learner's Workbook*, 1995, s. 129; a także L. Peyrefitte: *Droit de l'espace...*, s. 101.

<sup>98</sup> As regards the application segment, we can distinguish video (video distribution, DTH systems), data (internet, intranet, video conferences, VoIP), and telephony MSS sys-

liwość objęcia przedmiotem jedynie części satelity, np. niektórych jego transponderów, lub nawet tylko możliwości korzystania z usług satelity, bez wpływania na kwestie własności. W zależności od skutków prawnorzeczowych umów dotyczących funkcjonowania satelity po jego znalezieniu się na orbicie można wyodrębnić umowy sprzedaży lub leasingu, lub najmu całego satelity bądź określonych jego transponderów. Ponadto można rozróżnić umowy krótko- i długoterminowe, a także tzw. okazjonalny wynajem częstotliwości oferowanych przez transponder satelity<sup>99</sup>, lecz bez kreowania jakichkolwiek praw rzeczowych względnych lub bezwzględnych. Kryteria wyodrębnienia poszczególnych typów umów związanych z funkcjonowaniem satelity na orbicie mogą być zatem bardzo różne i dotyczyć tytułu prawnego do używania satelity bądź tylko korzystania z jego częstotliwości, czasu trwania itp.<sup>100</sup> Choć nie ma jednego typu umowy, na podstawie analizy poszczególnych typów można wyodrębnić ich cechy wspólne. Podstawowym celem jest używanie zdolności komunikacyjnej satelity umieszczonego na określonej pozycji na danej orbicie okołoziemskiej w postaci odbierania i nadawania sygnałów docierających do pewnego obszaru Ziemi. Konieczne jest również zapewnienie utrzymania satelity w wyznaczonym dla niego miejscu i zagwarantowanie jego nieprzerwanego działania, zwanego także działaniem *Telemetry, Tracking, and Command* (TT&C). Dodatkowo mamy do czynienia z umowami dotyczącymi zarządzania strukturą naziemną odrębnie lub łącznie z zarządzaniem satelitą (O&M)<sup>101</sup>. Obowiązki operatora satelity obejmują przede wszystkim utrzymanie satelity w dobrym stanie z technicznego punktu widzenia oraz zapewnienie satelity zastępczego w sytuacji anomalii w działaniu (odbieraniu i nadawaniu sygnału), jak również koordynowanie pozostawiania satelity na prawidłowej orbicie i miejscu wyznaczonym na tejże orbicie (częstotliwość). Zatem jednym z głównych zadań operatora jest wykonywanie czynności z zakresu telemetrii, śledzenia pozycji i kontroli zachowania satelity<sup>102</sup>.

---

tems, etc.). Ed. B. Elbert: *The Satellite Communication Applications Handbook*, 2004, s. 495.

<sup>99</sup> L. Ravillon: *Typology of Contracts in the Space Sector...*, s. 165.

<sup>100</sup> *The Satellite Communication Applications Handbook*. Ed. B. Elbert, 2004, s. 489; A. Soucek: *International Law*. In: *Outer Space in Society, Politics and Law, Studies in Space Policy*. Vol. 8. Eds. K.-U. Schrogl, A. Soucek, Ch. Brunner, 2011, s. 346; J. Hermida: *Transponder Agreements...*, s. 41.

<sup>101</sup> *The Satellite Communication Applications Handbook*. Ed. B. Elbert..., s. 483—484.

<sup>102</sup> W umowach dotyczących funkcjonowania satelitów, które obejmują przeniesienie tytułu prawnorzeczowego do satelity, także mogą występować aspekty związane ze świadczeniem usług. Zaangażowany jest tu również czynnik publicznoprawny związany z wymaganiami obejmującymi autoryzację pozostawiania satelity na określonej pozycji



### 3.2.3. Umowy dotyczące produkcji satelitów

Kompleksowość procesu produkcji obiektów kosmicznych odzwierciedla czas potrzebny do ich wytworzenia, standardowo liczony w latach, a tylko w przypadku małych satelitów skrócony do kilku lub kilkunastu miesięcy<sup>103</sup>. Producent satelity zwykle bierze odpowiedzialność także za proces jego projektowania, a następnie przeprowadzenia testów jego poszczególnych komponentów oraz całości urządzenia przed jego integracją z rakieta wynoszącą. System zamówień satelitów wydaje się mniej zróżnicowany z prawnego punktu widzenia niż umowy dotyczące zarządzania nimi na orbicie, choć podstawowe elementy umów dotyczących produkcji satelity mogą się różnić w istotny sposób w zakresie skutków prawnorzeczowych, przeniesienia ryzyka, odpowiedzialności itp. W zależności od prawa właściwego oraz przewagi poszczególnych okoliczności faktycznych umowy te mogą być kwalifikowane jako umowy o usługi lub jako umowy sprzedaży<sup>104</sup>.

Przedmiot i zakres umowy dotyczącej wytworzenia satelity zależą w dużym stopniu od strategii gospodarczej klienta, tj. czy rola producenta kończy się wraz z wytworzeniem i ewentualnie dostarczeniem satelity do portu kosmicznego, lub też czy umowa jest zawarta na zasadzie „pod klucz”, a więc przewiduje ponadto umieszczenie satelity na orbicie i jego przygotowanie do działania. W pierwszym przypadku zakres obowiązków producenta obejmuje zazwyczaj projektowanie, konstruowanie oraz testowanie i dostarczenie satelity w uzgodnione miejsce, z kolei w drugim przypadku — także procedurę wyniesienia satelity na orbitę (zwykle za pomocą podwykonawcy w postaci *launch operator*), a następnie przygotowanie go do działania (testy na orbicie) i przekazanie zleceniodawcy w stanie gotowym do rozpoczęcia świadczenia usług (typ umowy *in orbit delivery*)<sup>105</sup>.

na orbicie, przypisanej do konkretnego podmiotu. Oznacza to, że nabywca satelity znajdującego się na orbicie musi być podmiotem autoryzowanym. Długotrwałość i kompleksowość procedur autoryzacyjnych powoduje, że dość często spotykanym rozwiązaniem jest powierzenie zarządzania satelitą dotychczasowemu operatorowi (właścicielowi) posiadającemu wszystkie niezbędne zezwolenia. J. Hermida: *Transponder Agreements...*, s. 39—40.

<sup>103</sup> Standardowy czas produkcji nadal wynosi około 3 lat w przypadku satelit geostacjonarnych; dotyczy to także rakiet wynoszących; P. Meredith: *Implementing a Telecommunications Satellite Business Concept: Overview and Relative Timing of Legal Actions*. The Proceedings of the 33rd Colloquium on the Law of Outer Space, IISL, 1990, s. 45.

<sup>104</sup> L. Ravillon: *Typology of Contracts in the Space Sector...*, s. 162—163 i cytowane tam orzeczenia sądowe, które uznawały kontrakty dotyczące produkcji satelitów albo za umowy sprzedaży, albo za umowy o świadczenie usług.

<sup>105</sup> P.L. Meredith, G.S. Robinson: *Space Law: A Case Study for the Practitioner...*, s. 318, 259.

Bez względu na rodzaj umowy można wyróżnić pewne podstawowe postanowienia umowne dotyczące charakteru obowiązków producenta, a te zawsze odnoszą się do etapu projektowania i samej produkcji oraz etapu testowania satelity<sup>106</sup>.

W umowach dotyczących produkcji satelity nie spotyka się postanowień znanych z umów o wyniesienie, tj. klauzuli *best efforts*. Natomiast dość często pojawia się odniesienie sposobu wykonania do standardowej praktyki branżowej i prawa właściwego (*standard commercial practices of the aerospace industry and applicable laws*). W przeciwieństwie do umów o wyniesienie, kontrakty dotyczące produkcji oparte są na koncepcji rezultatu, a nie starannego działania, tj. zapewnieniu producenta, że satelita osiągnie swoją wyznaczoną pozycję na orbicie w stanie nieuszkodzonym. W tym względzie praktyka przedsięwzięć kosmicznych notuje najwięcej sporów, do czego przyczyniają się postanowienia w zakresie odpowiedzialności za szkodę związaną z niewykonaniem lub nienależytym wykonaniem umowy, w tym dotyczącymi gwarancji i rękojmi jakości. Inną kwestią powodującą stosunkowo więcej sporów niż spory pomiędzy stronami umowy o wyniesienie jest kwestia przeniesienia tytułu rzeczowego do satelity i związanego z tym ryzyka jego utraty, uszkodzenia lub zniszczenia. Choć wspólnym mianownikiem jest powiązanie przejścia tytułu własności i ryzyka z chwilą końcowego odbioru, ten właśnie moment różni się w zależności od przedmiotu umowy. Przejście ryzyka i tytułu może nastąpić w momencie wypuszczenia rakiety z satelitą (*launch* — zdefiniowanego zazwyczaj precyzyjnie w umowie) albo po stwierdzeniu, że satelita umieszczony na orbicie jest zdolny do rozpoczęcia swej działalności<sup>107</sup>. Moment przeniesienia własności i przejścia ryzyka może być także oznaczony jako moment oddzielenia satelity od ostatniego segmentu rakiety. Dodatkową komplikacją wymagającą regulacji umownej jest umieszczanie na głównym satelicie ładunków dodatkowych (tzw. *hosted payloads*), które powinny co do zasady dzielić los ładunku głównego pod względem tytułu i ryzyka utraty<sup>108</sup>.

<sup>106</sup> Odbiór satelity po umieszczeniu go na orbicie związany jest z dodatkowym ryzykiem po stronie producenta, które odzwierciedla konstrukcja dodatkowej zapłaty po skutecznym umieszczeniu na orbicie, lub system zapewnień skutkujących możliwością zwrotu części ceny w przypadku braku sukcesu; ewidentnie mamy do czynienia z zobowiązaniem rezultatu, zob. też S. Kaufman, S. Segal, C. Crane: *IV, Satellite System Procurement: a Brief 'How to Guide'*, 2012.

<sup>107</sup> W pierwszej sytuacji możliwe jest jednak zwrotne przeniesienie własności na producenta w przypadku, gdy mamy do czynienia z zatrzymaniem procedury wystrzelenia (tzw. *terminated ignition*), co oznacza, że ryzyko straty przeniesione jest także z powrotem na producenta. R. Bender: *Space Transport Liability...*, s. 223—225.

<sup>108</sup> M. Buzdugan: *Satellite Financing through Hosted Payloads...*, s. 139, 148 i nast.

## 4. Ryzyko w przedsięwzięciach kosmicznych a reżim odpowiedzialności w kontraktach kosmicznych

Poziom zagrożenia związanego z przedsięwzięciem kosmicznym, nawet takim, które odniosło pełen sukces techniczny i gospodarczy, szczególnie dla życia i zdrowia ludzkiego, od dawna jest przedmiotem zainteresowania prawników i jedną z głównych kwestii uregulowanych w traktatach kosmicznych. Z tego względu brak regulacji odpowiedzialności kontraktowej w traktatach pociągnął za sobą stworzenie praktyki kontraktowej zmniejszającej ciężar ryzyka odpowiedzialności wobec podmiotów uczestniczących w tym samym przedsięwzięciu kosmicznym. Ma to praktyczne znaczenie dla wielu aspektów związanych z gospodarczą eksploracją przestrzeni kosmicznej, jak finansowanie przedsięwzięć lub ich ubezpieczenie. Oprócz ograniczenia sporów sądowych, wzmacnia dbałość o powodzenie całego przedsięwzięcia w ścisłej współpracy z pozostałymi stronami<sup>109</sup>.

Ryzyko związane z przedsięwzięciami kosmicznymi łączone jest przede wszystkim z fizycznymi właściwościami tak różnej od powierzchni Ziemi przestrzeni kosmicznej, powodującymi specyficzne zagrożenia dla ludzi i składników majątku<sup>110</sup>. Oczywiście jest również, że ryzyko związane z realizacją projektów kosmicznych nie ogranicza się wyłącznie do zagrożeń powiązanych z przestrzenią kosmiczną, lecz obejmuje także czynniki wywołujące zagrożenia na Ziemi wynikające z działań podejmowanych na Ziemi. Z tego też względu już w traktatach kosmicznych przyjęto szerokie rozumienie szkody związanej z wypuszczaniem obiektów kosmicznych w przestrzeń kosmiczną, które następnie utrwaliło się w porządkach prawnych państw przyjmujących odpowiednie ustawodawstwo, a także w praktyce kontraktowej. Wszystko to prowadzi do przekonania, że zakres ryzyk związanych z przedsięwzięciami kosmicznymi wymaga szerokiego ujęcia. To zaś ma znaczenie także dla identyfikacji odpowiedzialności za szkodę w kontraktach kosmicznych.

Głównym kryterium podziału ryzyka jest jego przedmiot, tzn. czy zagrożeniem dotknięte są składniki majątku, czy jednostki ludzkie. W pierwszym wypadku szkoda może dotknąć utraty, zniszczenia lub uszkodzenia składników majątku związanych z realizacją danego przed-

<sup>109</sup> P. Mendes de Leon, H. van Traa: *The practice of shared responsibility and Liability in Space Law*. Amsterdam Center for International Law. „Shares Research Paper” 2015, 70, s. 19—23, [www.sharesproject.nl](http://www.sharesproject.nl).

<sup>110</sup> S. Ross: *Risk Management and Insurance industry perspective on cosmic hazards*. In: *Handbook of cosmic hazards and planetary defence...*, s. 2.

sięwzięcia, np.: satelity, rakiety wynoszącej, infrastruktury naziemnej, jak również majątku osób trzecich, takich jak statki morskie i powietrzne (w przypadku kolizji podczas wynoszenia lub zderzenia ze spadającym obiektem kosmicznym), a także strat pośrednich z tym związanych (utrata zysku), jak czysta strata finansowa<sup>111</sup>. Natomiast ryzyko osobowe obejmuje szkody, których mogą doznać uczestnicy misji załogowych podróżujący do Międzynarodowej Stacji Kosmicznej lub potencjalni turyści lotów suborbitalnych, osoby włączone w przedsięwzięcia kosmiczne na Ziemi (podczas operacji wynoszenia obiektów kosmicznych), jak również osoby niezwiązane z przedsięwzięciem w jakikolwiek sposób<sup>112</sup>. Poziom zabezpieczeń stosowanych w przedsięwzięciach kosmicznych sprawił, że zagrożenie dla osób trzecich w trakcie wynoszenia obiektu kosmicznego zostało zmniejszone do minimum (choćby przez rozmieszczenie portów kosmicznych i koordynację startu rakiety z lotami samolotów pasażerskich), niemniej jednak nie może być wyeliminowane<sup>113</sup>, czego wyrazem są umowne regulacje sposobu ponoszenia odpowiedzialności wobec osób trzecich.

Innym ważnym kryterium wyodrębniania ryzyka w przedsięwzięciach kosmicznych jest kryterium podmiotu, który je ponosi. Określa się je odpowiednio jako: ryzyko własne, tj. ryzyko poniesienia straty we własnych interesach (*first party risk*), ryzyko odpowiedzialności za szkodę wobec drugiej strony umowy (*second party risk*) oraz ryzyko odpowiedzialności wobec osób trzecich (*third party risk*). Najłatwiej zidentyfikować ryzyko odpowiedzialności wobec osób trzecich, jest ono bowiem przedmiotem bezwzględnie obowiązujących regulacji wynikających zarówno z traktatów kosmicznych, jak i ustawodawstwa krajowego. Możliwość „zarządzania” ryzykiem odpowiedzialności wobec osób trzecich w umowie jest z natury rzeczy ograniczona i może mieć skutek wyłącznie pomiędzy stronami umowy. Z regulacją ryzyka odpowiedzialności wobec osób trzecich mamy do czynienia w wielu regulacjach krajowych prawa kosmicznego. Wynika to także z wyłącznej odpowiedzialności państwa w świetle prawa międzynarodowego za szkody wyrządzone przez obiekt

<sup>111</sup> P. Blassel: *Space projects and the coverage of associated risks*. „The Geneva Papers on Risk and Insurance” 1985, Vol. 10, no. 35, s. 72.

<sup>112</sup> Ogółem ponad 200 osób straciło życie w eksplozjach rakiet kosmicznych. Poza słynnym przypadkiem promu Challenger, większość wypadków śmiertelnych miała miejsce podczas wykonywania prac przygotowawczych przed wypuszczeniem rakiety lub podczas powrotu na Ziemię; *The need for an integrated Regulatory Regime for Aviation and Space*. Eds. S.R. Jakhu, T. Sgobba, P.S. Dempsey, s. 13.

<sup>113</sup> Możliwość wyrządzenia szkody występuje na każdym etapie misji kosmicznej — od czynności przygotowawczych do wystrzelenia rakiety kosmicznej przez operację jej wyniesienia aż do końca „życia” obiektu kosmicznego, kiedy to jako śmieć kosmiczny może powrócić na Ziemię, powodując szkody osobowe i majątkowe.

kosmiczny. Odpowiedzialność ta, przez przyjęcie odpowiedniej regulacji krajowej, może być przeniesiona na podmiot prowadzący działalność kosmiczną<sup>114</sup>. Zazwyczaj regulowana jest jako prawo do roszczenia regresowego, przysługującego państwu na skutek poniesienia przez nie ciężaru odpowiedzialności. Określenie kręgu osób trzecich poszkodowanych pierwotnie wywodzi się z traktatów. Stanowi efekt wykluczenia z kręgu podmiotów objętych reżimem odszkodowawczym osób uczestniczących w operacjach związanych z obiektem kosmicznym od chwili jego wypuszczenia (art. VI konwencji o odpowiedzialności), a także jest uregulowane (nieraz bardziej precyzyjnie) w niektórych ustawach krajowych. Wypada zauważyć, że definicja ta różni się od praktyki kontraktowej, która zdaje się zawęzać krąg osób trzecich przez szerokie definiowanie podmiotów związanych z przedsięwzięciem kosmicznym, np. przez włączenie pracowników, dostawców, podwykonawców itp.

Ryzyko odpowiedzialności wobec drugiej strony umowy postrzegane jest w kontekście odpowiedzialności wzajemnej pomiędzy uczestnikami tego samego przedsięwzięcia kosmicznego i stanowi istotę rozważań o odpowiedzialności kontraktowej w przedsięwzięciach kosmicznych. Jest rozumiane jako ryzyko wynikające z dobrowolnie podjętych zobowiązań w ramach umowy pomiędzy dwoma stronami<sup>115</sup> lub ryzyko powstające w przypadku zawarcia umowy pomiędzy dwoma stronami, powodującej zagrożenie stratą u jednej lub u obojgu z nich<sup>116</sup>. Ten rodzaj odpowiedzialności w bardzo niewielkim stopniu podlega bezwzględnie wiążącym przepisom prawa, a w przeważającej mierze wynika właśnie z praktyki kontraktowej<sup>117</sup>. Skutkuje to rozciągnięciem reżimu odpowiedzialności nie tylko na strony umowy, lecz na wszystkich uczestników przedsięwzięcia. Możliwe są tutaj dwa ujęcia. W wąskim ujęciu oznacza to tylko strony tej samej umowy i wskazane w niej wyraźnie podmioty (przeważnie podwykonawców), natomiast w ujęciu szerokim — także każdorazowo państwo wypuszczające obiekt kosmiczny w rozumieniu nadanym przez traktaty kosmiczne, nawet jeżeli nie uczestniczy ono aktywnie (tj. nie jest stroną umów), a to z uwagi na fakt, że zawsze obarczone jest ryzykiem odpowiedzialności wobec osób trzecich<sup>118</sup>.

<sup>114</sup> A. Kerrest: *UN Treaties on outer space, L.C. and licensing regimes*. In: *Actions at national level*. UN Korea Workshop, s. 236—249.

<sup>115</sup> *Risk Assessment and Management*. Ed. L.B. Lave. Springer 2013, s. 408.

<sup>116</sup> L.A. Cox Jr.: *Risk Analysis Fundamentals, Models and Methods*. Springer 2012, s. 449.

<sup>117</sup> T. Masson-Zwaan: *Liability & Insurance in Air & Space Law; Regulation of Suborbital Flights in Europe...*

<sup>118</sup> J. Hermida: *Commercial Space Launch Services Contracts in France and the United States of America...*, s. 541.

Identyfikacja ryzyka odpowiedzialności wobec podmiotów związanych z przedsięwzięciem, chociaż zależna w pewnej mierze od ustawodawstwa krajowego w zakresie prawa umów, w istocie uzależniona jest od struktury organizacyjnej każdego z poszczególnego przedsięwzięć kosmicznych, w tym stosunków własnościowych (np. w stosunku do obiektu kosmicznego) oraz kontraktowych relacji pomiędzy wszystkimi stronami zaangażowanymi w proces wynoszenia obiektu kosmicznego w przestrzeń kosmiczną<sup>119</sup>. Niemożliwe jest przy tym oddzielenie we wzajemnych relacjach kontraktowych ryzyka odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną osobom trzecim od odpowiedzialności wyłącznie pomiędzy stronami. Konieczność bowiem poniesienia ciężaru odpowiedzialności wobec osoby trzeciej przez jeden z podmiotów zaangażowanych w przedsięwzięcie w sytuacji wspólnego działania lub zaniechania będzie stanowiła uszczerbek w majątku tego podmiotu, którego kompensacja (w drodze roszczenia regresowego) może już należeć do problematyki odpowiedzialności pomiędzy stronami kontraktu kosmicznego. Dlatego też bardziej uzasadnione wydaje się stosowanie szerokiego ujęcia odpowiedzialności kontraktowej w przedsięwzięciach kosmicznych.

W odróżnieniu od wymienionych dwóch typów ryzyka odpowiedzialności wobec stron umowy lub osób trzecich, mamy do czynienia z oczywistym ryzykiem poniesienia uszczerbku we własnych interesach w związku z realizacją przedsięwzięcia kosmicznego, za który nie ponosi odpowiedzialności żaden inny podmiot, a zatem ryzyko to (*first party risk*) jest absorbowane/ponoszone przez sam podmiot doznający szkody, bez możliwości podniesienia roszczenia odszkodowawczego wobec innych uczestników przedsięwzięcia. W praktyce specyficzna regulacja odpowiedzialności kontraktowej pomiędzy stronami przedsięwzięcia kosmicznego powoduje, że większość ryzyka poniesienia szkody przeistacza się z klasycznego ryzyka odpowiedzialności kontraktowej w ryzyko własne poniesienia szkody niepodlegającej naprawieniu przez drugą stronę umowy.

#### **4.1. Odpowiedzialność między uczestnikami przedsięwzięć w międzynarodowym prawie kosmicznym**

Jak już wspomniano, podstawowe zasady odpowiedzialności za szkodę uregulowane w traktatach kosmicznych przewidują odpowiedzialność „państwa wypuszczającego za szkodę spowodowaną przez obiekt kosmiczny”. Choć traktaty regulują tylko odpowiedzialność wobec osób trzecich,

<sup>119</sup> Zob. także V. Kayser: *Launching Space Objects: Issues of Liability and Future Prospects...*, s. 7—8.



regulacja ta ma pośredni wpływ na kształtowanie się odpowiedzialności (i współodpowiedzialności) za szkodę w relacjach pomiędzy uczestnikami przedsięwzięć kosmicznych. Dotyczy to także przedsięwzięć organizowanych przez same państwa, a rozłożenie ryzyka odpowiedzialności wobec osób trzecich odbywa się w umowach międzynarodowych regulujących często poszczególne przedsięwzięcia lub ich rodzaje. Umowy te odzwierciedlają podstawowe zasady uregulowane w traktatach kosmicznych, które w zakresie odpowiedzialności deliktowej wprowadzają zarówno odpowiedzialność solidarną państw wynoszących wspólnie obiekt kosmiczny (art. V Konwencji o odpowiedzialności), jak również możliwość nałożenia odpowiedzialności na organizację międzynarodową<sup>120</sup>. Analizując współpracę międzynarodową pomiędzy państwami, można znaleźć wiele umów dwustronnych i wielostronnych, które między innymi regulują odpowiedzialność za szkodę w ramach podejmowania wspólnych przedsięwzięć kosmicznych. Kształt tych umów przeszedł swoistą ewolucję, ulegając daleko posuniętej standaryzacji<sup>121</sup>. Taka obserwacja może być poczyniona w odniesieniu do współpracy w ramach Międzynarodowej Stacji Kosmicznej. Przewiduje ona mianowicie zrzeczenie się roszczeń z tytułu odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez jedną stronę umowy drugiej stronie, a także roszczeń pomiędzy wszystkimi podmiotami uczestniczącymi w przedsięwzięciach objętych umową, a dotyczących stacji kosmicznej. Zrzeczenie się roszczeń odszkodowawczych dotyczy wszystkich możliwych tytułów prawnych i obejmuje również podwykonawców i pracowników stron umowy<sup>122</sup>.

Idea ta stosowana jest także w dwustronnych umowach międzynarodowych, szczególnie tych zawieranych przez USA<sup>123</sup>. Mamy w nich do czynienia z postanowieniami prowadzącymi do absorpcji ryzyka szkody przez stronę dotkniętą bezpośrednio tym ryzykiem. Przedmiotem zrzeczenia się roszczeń są przeważnie roszczenia w zakresie szkód osobowych (w tym przede wszystkim dotyczących pracowników), a także szkód tzw. rzeczowych, polegających na uszkodzeniu, utracie lub zniszczeniu rzeczy, lub też szkód pośrednich, np. polegających na utracie zysku. Jedy-

<sup>120</sup> Wynika to z art. XXII Konwencji o odpowiedzialności.

<sup>121</sup> J. Steptoe: *Legal Framework Agreements For International Space Cooperation*, <http://space-law.keio.ac.jp/Steptoe.pdf>, accessed 27 August 2016; zob. też F.G. von der Dunk: *The International Framework for European Activities on Board the ISS...*, s. 24—25.

<sup>122</sup> A. Farand: *Jurisdiction and Liability Issues in Carrying out Commercial Activities in the International Space Station (ISS) Programme...*, s. 92; T.L. Zwaan: *Liability of the International Space Station Agreement of 29 September 1988*. Proc. On L Outer Space 1989, 32.

<sup>123</sup> Np. *Framework Agreement for Cooperation in the Exploration and Use of Outer Space for Peaceful Purposes of 2009 between Canada and the United States*.

ny wyjątek stanowią szkody wyrządzone umyślnie<sup>124</sup>. System zrzeczenia się roszczeń obejmuje obowiązek zastosowania tożsamyh postanowień w umowach z podwykonawcami lub innymi parterami przedsięwzięcia przez każdą ze stron. Dodatkowo zrzeczenie się roszczeń pomiędzy stronami dotyczy także odpowiedzialności uregulowanej w traktatach kosmicznych, jeżeli sprawca szkody uczestniczy w danym przedsięwzięciu kosmicznym, a nie wyrządził szkody umyślnie<sup>125</sup>.

## 4.2. Odpowiedzialność stron w europejskich przedsięwzięciach kosmicznych

Choć Europejska Agencja Kosmiczna (ESA) nie jest stroną traktatów kosmicznych, przyjęła zobowiązania zawarte w trzech z nich, tj. Konwencji w sprawie rejestracji obiektów kosmicznych, Umowie w sprawie ratownictwa oraz Konwencji w sprawie odpowiedzialności<sup>126</sup>. Tym samym uzyskała status „państwa wynoszącego”, co z kolei pociągnęło za sobą kwestię odpowiedzialności ESA w zakresie podejmowanych przez nią przedsięwzięć kosmicznych. Z tego też względu ESA wprowadziła system rozłożenia ryzyka odpowiedzialności we wszystkich umowach zawieranych z Ariespace oraz państwami członkowskimi ESA, w szczególności z Francją<sup>127</sup>. W umowach tych zobowiązuje się wobec państw członkowskich i państw uczestniczących w przedsięwzięciach kosmicznych<sup>128</sup>

<sup>124</sup> *Framework Agreement between the National Aeronautics and Space Administration and the German Aerospace Centre On Cooperation in Aeronautics and the Exploration and Use of Outer Space for Peaceful Purposes of 2011.*

<sup>125</sup> Np. *Interim Agreement Between the National Aeronautics and Space Administration of the United States of America and the Russian Space Agency for the Conduct of Activities Leading to Russian Partnership in the Detailed Design, Development, Operation and Utilisation of the Permanently Manned Civil Space Station.*

<sup>126</sup> *Declarations of Acceptance concerning the Rescue Agreement and the Liability Convention effective since 20 September 1976*; zob. także Uchwała o odpowiedzialności prawnej Agencji (ESA/C/XXII/Res. 3) z dnia 13.12.1977 r.; U.L. Bohlmann: *The Registration Policy of the European Space Agency*, [www.uni-koeln.de/jur-fak/instluft/.../004.ppt](http://www.uni-koeln.de/jur-fak/instluft/.../004.ppt); 7th IAASS Conference: *Space Safety is No Accident*, held in Friedrichshafen, Germany, October 2014, s. 9; G. Lafferanderie: *Regulation of the European Launch Industry — Legal Framework for Launch Services in Europe*. In: *Project 2001, Legal Framework for the Commercial Use of Outer Space*. Ed. K.-H. Böckstiegel..., s. 117.

<sup>127</sup> Z terytorium Francji (Gujany Francuskiej) odbywają się w większości loty kosmiczne organizowane przez ESA, co daje temu krajowi status „państwa wynoszącego”.

<sup>128</sup> *Declaration by certain European Governments on the launchers exploitation phase of Ariane, Vega and Soyuz from the Guiana Space Centre (CSG) which entered into force on 26 November 2009* (the „Launchers Exploitation Declaration”); *Arrangement between ESA and Ariespace on the launchers exploitation phase of Ariane V*,

zwolnić je z odpowiedzialności ponoszonej w związku z realizacją misji kosmicznych w dwóch sytuacjach — w przypadku gdy państwa członkowskie zostaną pociągnięte do odpowiedzialności w związku z przypisaniem im atrybutu „państwa wypuszczającego” lub na podstawie odrębnych uzgodnień pomiędzy ESA i danym państwem. Te postanowienia przewidują także obowiązek zawarcia stosownych klauzul dotyczących odpowiedzialności w umowach o wyniesienie obiektu kosmicznego, zawieranych w sytuacji, gdy państwo wypuszczające nie uczestniczy *de facto* w danym przedsięwzięciu. Nie są one wiążące w przypadku spowodowania szkody w sposób umyślny lub na skutek rażącego niedbalstwa przez państwo lub osoby działające w jego imieniu.

Dodatkowo zawarto szereg wielostronnych umów pomiędzy państwami będącymi członkami ESA<sup>129</sup> w odniesieniu do odpowiedzialności za szkodę spowodowaną operacją wyniesienia<sup>130</sup>. Jedną z nich jest deklaracja dotycząca rakiet Ariane, Vega i Soyuz oraz ich eksploatacji, która reguluje odpowiedzialność pomiędzy jej stronami. W przypadku powstania roszczeń osób trzecich z tytułu szkody wyrządzonej przez poszczególne typy rakiet wynoszących wskazano podmioty odpowiedzialne (w przypadku szkody wyrządzonej przez Ariane lub Soyuz w całości odpowiedzialny jest rząd francuski, w przypadku szkody wyrządzonej przez Vega — do wysokości jednej trzeciej przyznanego odszkodowania odpowiedzialny jest rząd francuski, a ESA — za zapłatę pozostałych dwóch trzecich). W żadnym wypadku zasady te nie wiążą w przypadku umyślnego wyrządzenia szkody przez któregokolwiek z członków-stron Deklaracji<sup>131</sup>.

---

*Vega and Soyuz from the Guiana Space Centre which entered into force on 1 January 2009*; P. Clerc: *The French Space Operation Act — One Year of Implementation, contribution au 6th Eilene M. Galloway Symposium on Critical Issues in Space Law. Proceedings of the International Institute of Space Law 2011* (Eleven International Publishing, 2012).

<sup>129</sup> *Declaration by certain European Governments on the Launchers Exploitation Phase of Ariane, Vega, and Soyuz from the Guiana Space Centre done in Paris on 30 March 2007*; BGBl. III — Ausgabe am 25. März 2015, no. 39.

<sup>130</sup> Tutaj widoczna jest różnica w konstrukcji odpowiedzialności przewidzianej w Konwencji o odpowiedzialności, zgodnie z którą odpowiedzialność przypisana jest do obiektu kosmicznego jako takiego, a nie poszczególnych jego czynności.

<sup>131</sup> *Arrangement between ESA and Arianespace on the launchers exploitation phase of Ariane, Vega and Soyuz from the Guiana Space Centre entered into force on 1 January 2009*. W odniesieniu do regulacji odpowiedzialności kontraktowej w relacjach pomiędzy ESA, Arianespace i Francją należy rozróżnić dwie podstawowe sytuacje. W przypadku przedsięwzięć organizowanych przez ESA Francja podlega zwolnieniu z odpowiedzialności przez ESA w zakresie roszczeń osób trzecich. Z kolei w razie organizowania wyniesienia obiektu kosmicznego na zasadach komercyjnych przez Arianespace Francja korzysta ze zwolnienia z odpowiedzialności zapewnianego przez Arianespace do kwoty 60 mln euro, z wyjątkiem wyrządzenia przez państwo francuskie szkody z winy umyśl-

### 4.3. Odpowiedzialność kontraktowa w kontraktach kosmicznych według prawa krajowego

Ustawowa regulacja odpowiedzialności kontraktowej w przedsięwzięciach kosmicznych istnieje jedynie w dwóch państwach. Są nimi USA i Francja<sup>132</sup>. Pierwotnie przepisy dotyczące odpowiedzialności między stronami wprowadzono do prawa federalnego USA (*Commercial Space Launch Act*), w celu uregulowania odpowiedzialności podmiotów zajmujących się wynoszeniem obiektów kosmicznych za szkodę, która może powstać w związku z używaniem infrastruktury naziemnej należącej do państwa. Obecnie przepisy te mają szersze zastosowanie i dotyczą także kontraktów kosmicznych zawieranych pomiędzy podmiotami prywatnymi<sup>133</sup>. Regulacja zawarta w prawie USA przewiduje, w sposób bezwzględnie obowiązujący, zrzeczenie się wzajemnych roszczeń odszkodowawczych (art. 50914 CSLA) pomiędzy podmiotem, który uzyskał zezwolenie na przedsięwzięcie kosmiczne polegające na wyniesieniu obiektu kosmicznego, a jego kontrahentami, podwykonawcami, klientami oraz kontrahentami i podwykonawcami klientów. Zgodnie z powyższym, każdy z podmiotów sam ponosi ryzyko doznania szkody w związku z przedsięwzięciem, a także ryzyko szkody doznanej przez swoich pracowników. Dodatkowo, w przypadku zaangażowania państwa w przedsięwzięcie, co ma zazwyczaj miejsce z uwagi na korzystanie z jego infrastruktury naziemnej, zrzeczenie się wzajemnej odpowiedzialności za szkody dotyczy też relacji z rządem. Po zmianach wprowadzonych w 2015 r. ustawa przewiduje zaprzestanie stosowania postanowień o wzajemnym zrzeczeniu się odpowiedzialności od 2025 r. w stosunku do osób fizycznych będących uczestnikami lotu kosmicznego, co ma związek ze spodziewanym rozwojem turystyki kosmicznej<sup>134</sup>. Zrzeczenie się roszczeń dotyczy szkód nieprzekraczających sumy gwarancyjnej obowiązkowego ubezpieczenia (lub innej gwarancji

---

nej. G. Catalano-Sgrosso: *International Space Law*, 2011, s. 421; A. Kerrest de Rozavel, F.G. von der Dunk: *Liability and Insurance in the Context of National Authorisation*. In: *National Space Legislation in Europe: Issues of Authorisation of Private Space Activities in the Light of Developments in European Space Cooperation*, *Studies in Space Law*. Vol. 6. Ed. F.G. von der Dunk. Martinus Nijhoff Publishers 2011, s. 125—161.

<sup>132</sup> H.L. van Traa-Engelman: *Commercialization of Space Activities: Legal Requirements Constituting a Basic Incentive for Private Enterprise Involvement*. „Space Policy” 1996, 5, s. 122 i nast.

<sup>133</sup> B.E. Fought: *Legal Aspects of the Commercialization of Space Transportation Systems*. Berkeley Tech. L.J. 1988, s. 140, <http://scholarship.law.berkeley.edu/btlj/vol3/iss1/4>.

<sup>134</sup> Ostatnie zmiany zostały uchwalone w listopadzie 2015 r. (*Commercial Space Launch Competitiveness Act*), H.R. 2262, 11/25/2015; Law no.: 114—190.

finansowej), lecz rząd może także zrzec się roszczeń przekraczających tę kwotę w przypadku niedostępności ubezpieczenia<sup>135</sup>.

Przepisy dotyczące odpowiedzialności kontraktowej w przedsięwzięciach kosmicznych zostały uregulowane także w prawie francuskim. Francuska ustawa o działalności kosmicznej wprowadza obowiązek wzajemnego zrzeczenia się roszczeń pomiędzy uczestnikami przedsięwzięcia oraz przejęcia odpowiedzialności w przypadku wniesienia roszczeń przez osoby trzecie. Ograniczenie odpowiedzialności stanowić będzie element treści umowy pomiędzy uczestnikami każdego przedsięwzięcia kosmicznego, na które wydano zezwolenie, nawet gdy nie zostało to przewidziane *expressis verbis* w umowie<sup>136</sup>. Zgodnie z treścią art. 19 i art. 20 ustawy, pomiędzy uczestnikami nie mogą być podnoszone żadne roszczenia odszkodowawcze. Dotyczy to wszystkich uczestników przedsięwzięcia, a nie tylko stron umowy o wyniesienie obiektu kosmicznego, a więc także operatora portu kosmicznego, a nawet producenta obiektu kosmicznego i jego podwykonawców, choć w tym ostatnim przypadku odpowiedzialność może zostać uregulowana odmiennie. Zrzeczenie się wzajemnej odpowiedzialności za szkody warunkowane jest istnieniem ochrony ubezpieczeniowej, obejmującej odpowiedzialność cywilną za szkody wyrządzone osobom trzecim. W każdym wypadku ograniczenie odpowiedzialności jest wyłączone w razie winy umyślnej sprawcy szkody<sup>137</sup>.

Opinie co do skuteczności postanowień o wzajemnym zrzeczeniu się roszczeń w prawie francuskim są niejednolite. Według (większościowego) akceptującego poglądu, ważność tych postanowień wynika z międzynarodowego charakteru kontraktów kosmicznych i związanej z tym konieczności akceptacji wpływu anglosaskich koncepcji w zakresie prawa kontraktowego, w którym wykształcone zostały pojęcia *cross-waiver of liability* oraz klauzule *hold harmless*. Ponadto prawo francuskie, nie tylko kosmiczne, zezwala na ograniczenie odpowiedzialności kontraktowej, z wyjątkiem szkód wyrządzonych z winy umyślnej, choć nie brak poglądów o konieczności ujęcia winy umyślnej na równi z rażącym nie-

<sup>135</sup> B. Catalano-Sgrosso: *International Space Law...*, s. 488.

<sup>136</sup> P. Clerc: *The French Space Operation Act — one year of implementation, contribution au 6th Eilene M. Galloway Symposium on Critical Issues in Space Law. Proceedings of the International Institute of Space Law 2011*, Eleven International Publishing, 2012; zob. też A. Rakibi: *Les clauses reciproques d'abandon de recours et le garanties dans les contrats de l'industrie spatiale*. In: *Pratiques juridiques dans l'industrie aeronautique et spatiale*. Paris, Edition A. Pedone, 2014, s. 151.

<sup>137</sup> A. Rakibi: *Les clauses reciproques d'abandon de recours et le garanties dans les contrats de l'industrie spatiale...*, s. 151 — zamieszczono tu także rozważania co do konsekwencji występowania wad ukrytych i możliwości stosowania w takich wypadkach skutecznego zrzeczenia się odpowiedzialności.

dbalstwem<sup>138</sup>. Ponadto uważa się, że zrzeczenie się odpowiedzialności nie dotyczy roszczeń z tytułu szkód wyrządzonych przez wadliwy produkt osobom fizycznym<sup>139</sup>.

Różnica między systemem francuskim i amerykańskim, oprócz zastrzeżeń co do istoty i zakresu zrzeczenia się roszczeń, odnosi się także do sposobu identyfikacji kręgu podmiotów, których ma dotyczyć. W prawie USA powiązane jest to z obowiązkiem uzyskania zezwolenia na działalność kosmiczną, a zatem dotyczy tylko fazy wynoszenia obiektu kosmicznego na orbitę i będzie odnosić się jedynie do umów z tym związanych. Faza funkcjonowania satelity na orbicie nie wymaga zawarcia w umowach klauzul o zrzeczeniu się roszczeń (choć oczywiście nie ma ku temu przeszkód prawnych)<sup>140</sup>. W prawie francuskim przyjęta została odmienna koncepcja, a mianowicie jak wynika z art. 19 i art. 20, obowiązek zrzeczenia się roszczeń określony został przedmiotowo, a nie podmiotowo i dotyczy określonych typów czynności w ramach przedsięwzięcia kosmicznego, nie jest zaś powiązany bezpośrednio z zezwoleniem. Dotyczy więc fazy wyniesienia obiektu, fazy jego funkcjonowania na orbicie oraz fazy produkcyjnej (z możliwością wyłączenia), chociaż proces produkcyjny nie wymaga autoryzacji według przepisów francuskiego prawa kosmicznego.

#### 4.4. Odpowiedzialność w praktyce kontraktów kosmicznych

Przemysł kosmiczny wykształcił własny system postanowień umownych regulujących reżim odpowiedzialności kontraktowej w przedsięwzięciach kosmicznych. Tylko w ograniczonym zakresie w USA i Francji zostały one podniesione do rangi przepisów prawa. Granicą modyfikacji zasad odpowiedzialności za szkodę, jaka może wyniknąć z przedsięwzięcia kosmicznego, jest ochrona niepowiązanych z nim osób trzecich (tzw. *innocent bystanders*). Pojęcie osoby trzeciej w przedsięwzięciach kosmicz-

---

<sup>138</sup> Y. Aubin, T. Portwood: *Les clauses reciproques d'abandon de recours et de garanties contre les recours de tiers*. Int'l Bus L.J. 2001, s. 671.

<sup>139</sup> M. Fabre: *Insurance Strategies for Covering Risks in Outer Space: A French Perspective*. „Space Policy” 2002, 18, s. 283; wynika to z art. 1386-15 Kodeksu cywilnego; zob. także sprawa Red Sea Insurance i inni przeciwko Societe Aerospatiale, Camat and Arabsat, gdzie Sąd Apelacyjny w Paryżu odmówił uznania za skuteczne zrzeczenia się odpowiedzialności i zastosował rękojmię za wady ukryte satelity (satellite Arabsat IA). M. Couston: *Droit Spatial...*, s. 39.

<sup>140</sup> A. Rakibi: *Les clauses reciproques d'abandon de recours et le garanties dans les contrats de l'industrie spatiale...*, s. 149.



nych wydaje się mieć wąski zakres, gdyż nie obejmuje osób, które w jakikolwiek sposób mogą mieć związek z danym przedsięwzięciem, a nie tylko z konkretną umową. Na znaczeniu zyskuje więc nie tyle *stricte* kontraktowa, ile funkcjonalna z danym przedsięwzięciem, wymagającym przecież zawarcia wielu różnorodnych umów, z których jedynie niektóre dotyczą samej operacji wyniesienia obiektu kosmicznego i jego funkcjonowania na orbicie. Z tego właśnie wynika znaczna modyfikacja klasycznych zasad odpowiedzialności za szkodę wynikającą z niewykonania lub nienależytego wykonania umowy, utrwalonych chociażby w konwencji wiedeńskiej, zasadach wydanych przez Unidroit czy też w PECL.

Mimo ogromnej różnorodności umów zawieranych w ramach realizacji przedsięwzięć kosmicznych, zasady odpowiedzialności za szkodę są znacząco podobne, bez względu na to, której fazy przedsięwzięcia umowa dotyczy, choć w odniesieniu do niektórych typów umów postanowienia te bywają kwestionowane jako nieskutecznie ograniczające odpowiedzialność<sup>141</sup>. Analiza postanowień umownych prawa krajowego francuskiego i USA oraz umów międzynarodowych dwustronnych wskazuje, że mamy do czynienia z trzema rodzajami uzupełniających się postanowień umownych. Są to: wzajemne zrzeczenie się roszczeń, zabezpieczenie przed zgłaszaniem roszczeń przez osoby trzecie oraz zobowiązanie do zamieszczenia identycznych postanowień w innych umowach zawieranych w związku z danym przedsięwzięciem<sup>142</sup>.

Głównym rodzajem umów, w których pojawiają się tego typu klauzule, są kontrakty o wyniesienie obiektu kosmicznego na orbitę okołoziemską. Początkowo pojawiły się one w umowach między państwami zaangażowanymi we wspólne przedsięwzięcia kosmiczne jako regulacja łącznie ponoszonej odpowiedzialności deliktowej wobec osób trzecich, aby następnie rozwinąć się w cały system klauzul stosowanych także

<sup>141</sup> G. Stjernevi, E. Katsampani: *Space Contracting within the Framework of the European Space Agency...*, s. 174. Zob. np. słynną sprawę *Martin Marietta v. Intelsat*, w której zarzut nienależytej staranności został oddalony, lecz sąd także nie zastosował postanowień umownych o zrzeczeniu się odpowiedzialności za rażące niedbalstwo, stwierdzając, że jest ono nieskuteczne; K.U. Horl: *Legal Aspects of Risks Involved in Commercial Space Activities*. Montreal 2003, s. 190; T. Masson-Zwaan: *The Martin Marietta Case or How to Safeguard Private Commercial Space Activities...*, s. 16. Zob. także sprawę dotyczącą roszczenia regresowego *Lloyd's v. McDonnell Douglas*, w której przedmiotem rozważań sądu była skuteczność postanowień o zrzeczeniu się roszczeń odszkodowawczych według prawa Indii (ostatecznie uznano ich skuteczność); K.B. Watson: *Have the Courts Grounded the Space Launch Industry? Reciprocal Waivers and the Commercial Space Launch Act*. „Jumetrics” 1998, 39, s. 56.

<sup>142</sup> J. Hermida: *Legal Basis for a National Space Legislation...*, s. 155; P.D. Nesgos: *The Challenges Facing Private Practitioner: Liability and Insurance Issues in Commercial Space Transportation*. J.L. & Tech. 1989, 4, s. 21; L. Ravillon: *Typology of Contracts in the Space Sector...*, s. 164.

w umowach pomiędzy podmiotami prywatnymi oraz pomiędzy podmiotami prywatnymi a publicznymi. Jednymi z pierwszych, w których miały one zastosowanie, były umowy zawierane pomiędzy NASA a prywatnymi podmiotami wykonującymi usługi na rzecz rządu<sup>143</sup>. Następnie zaczęto je stosować w umowach zawieranych przez Arianespace. Pierwszym celem, jaki miał być w ten sposób osiągnięty, było ustabilizowanie ryzyka odpowiedzialności wobec pracowników zaangażowanych przez strony przedsięwzięcia w taki sposób, aby każda ze stron ponosiła odpowiedzialność za szkody poniesione przez własnych pracowników i wyeliminowanie ryzyka takiej odpowiedzialności przez drugą stronę umowy. Choć skuteczność takich postanowień jest ograniczona do stron umowy, ideę tę rozwijano nadal, aby mogła się stać powszechną praktyką we wszystkich umowach o wyniesienie, nawet jeżeli nieprzewidzianych *expressis verbis* w przepisach prawa<sup>144</sup>. Efektem ekonomicznym tych postanowień jest zmiana ryzyka z odpowiedzialności wobec drugiej strony umowy i oczekiwania kompensaty szkód od drugiej strony umowy w ryzyko doznania szkody niepodlegającej naprawieniu (z wyjątkiem tej wyrządzonej z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa)<sup>145</sup>.

Standaryzacja postanowień w tym zakresie jest daleko posunięta, chociaż tylko kilka państw posiada zdolności wypuszczania obiektów kosmicznych w przestrzeń kosmiczną. Wynika to z faktu powszechnego stosowania tego samego brzmienia przedmiotowych klauzul we wszystkich umowach stanowiących część łańcucha organizacyjnego całego przedsięwzięcia<sup>146</sup>, nie tylko w stosunku do operatorów wynoszących obiekt kosmiczny, lecz także operatorów zarządzających satelitą na orbicie oraz producentów satelitów, jak również ich podwykonawców, pracowników, w tym zaangażowanych podmiotów publicznych<sup>147</sup>. Zatem postanowienia te oddziałują także na relacje finansowe, w tym kredytowe i ubezpieczeniowe, związane z danym przedsięwzięciem<sup>148</sup>.

---

<sup>143</sup> P.D. Nesgos: *The Challenges Facing the Private Practitioner...*, s. 21, 23; J. Hermita: *Risk Management in Arianespace Space Launch Agreements*. *Annals of Air & Space L.* 2000, 25.

<sup>144</sup> G. Catalano-Sgrosso: *International Space Law...*, s. 488; P. Meredith: *Commercial Space Transportation: Risk, Liability and Insurance*. Abu Dhabi, 16 April 2009, s. 1–2; P.L. Meredith, G.S. Robinson: *Space Law: A Case Study for the Practitioner...*, s. 267.

<sup>145</sup> L. Ravillon: *Les contrats spatiaux de droit privé a l'épreuve du contentieux*. In: *Pratiques juridiques dans l'industrie aeronautique et spatiale...*, s. 112.

<sup>146</sup> P.D. Nesgos: *The Challenges Facing the Private Practitioner...*, s. 21, 24.

<sup>147</sup> Ibidem.

<sup>148</sup> Jedyne zastrzeżenie dotyczy prawa francuskiego, w którym umowa o dostarczenie satelity na orbitę może nie zawierać zrzeczenia się odpowiedzialności za szkodę; nie dotyczy to jednak umowy o wypuszczenie satelity. V. Kayser: *Launching Space*

Pierwsza z klauzul obejmuje zrzeczenie się wzajemnych roszczeń, zazwyczaj odzwierciedla przepisy prawa US i przewiduje, że każda ze stron sama ponosi ryzyko szkody majątkowej i osobowej oraz wszelkie konsekwencje pośrednie i bezpośrednie takiej szkody, jakie mogą wynikać z niepowodzenia wyniesienia satelity lub niepowodzenia w zakresie działania satelity na orbicie. Wszystkie strony w sposób nieodwołalny zgadzają się na zrzeczenie roszczeń i niewszczywanie postępowania, a także na niewystępowanie z roszczeniem regresowym<sup>149</sup>. Z brzmienia wspomnianych klauzul wynika, że dotyczą także odpowiedzialności za produkt wadliwy oraz naruszenia praw własności intelektualnej. Granicą zrzeczenia się roszczeń odszkodowawczych jest wina umyślna lub rażące niedbalstwo<sup>150</sup>. W tym względzie widoczne są jednak różnice, gdyż w niektórych umowach i systemach prawa mamy do czynienia z wyłączeniem powyższych postanowień o odpowiedzialności tylko w przypadku winy umyślnej, w innych zaś także w przypadku rażącego niedbalstwa. Przykładowa klauzula dotycząca zrzeczenia roszczeń może brzmieć następująco:

„The parties agree to a no-fault, no-subrogation, inter-participant waiver of liability pursuant to which each Party agrees to assume the risk of and to absorb the financial and any other consequences, whether direct or indirect, of any property damage or loss it sustains or for any bodily injury to, death of, or property damage or loss sustained by its own employees directly or indirectly arising out of, relating to or resulting from any and all activities carried out under this LSA, and each Party further agrees that it will not make any claim or institute any administrative, arbitrate or judicial proceedings against the other Party or against the Related Participants of the other Party, for any such property damage or bodily injury, including death; provided, however the foregoing inter-participant waiver will not apply to any damage, loss, bodily injury or death sustained by a Party that is caused by the other Party's gross negligence or wilful or intentional misconduct”.

Niezbędnym elementem systemu odpowiedzialności są postanowienia, w myśl których strony umowy zobowiązane są do zawarcia identycznych

---

*Objects: Issues of Liability and Future Prospects...*, s. 12; L. Peyrefitte: *Droit de l'espace...*, s. 115; S. Moysan: *The Insurance Point of View*, Project 2001 Plus Workshop — „Towards a Harmonized Approach for National Space Legislation in Europe” — Berlin, 29—30 January 2004; P. Meredith: *Commercial Space Transportation: Risk, Liability and Insurance...*, s. 1—2; M. Couston: *Droit Spatial...*, s. 190.

<sup>149</sup> G. Catalano-Sgrosso: *International Space Law...*, s. 489.

<sup>150</sup> Definiowane jako niezgodność z podstawowymi zasadami ostrożności i zasadami techniki odnoszącymi się do określonej działalności lub zawodu; ibidem, s. 490; M. Oehm: *Risk Distribution in Launch Services Agreements — Some Comments from a Launch Services Provider's Perspective*. In: *Project 2001, Legal Framework for the Commercial Use of Outer Space*. Ed. K.-H. Böckstiegel..., s. 139—140.

postanowień w umowach zawieranych w związku realizacją tej samej misji kosmicznej, nie tylko dotyczącej wyniesienia obiektu kosmicznego, przez odniesienie do pojęcia podmiotów powiązanych (*flow down*). Zakres zastosowania tych postanowień zależy od definicji podmiotów powiązanych przyjętej przez strony, zwykle jednak dotyczy to także instytucji finansujących i ubezpieczycieli. Oto przykład takiej klauzuli:

„Each Party shall take all necessary and reasonable steps to foreclose all claims for property damage or loss sustained by their respective Related Participants, or bodily injury to, death of, or property damage or loss sustained by the employees of each Party’s Related Participants directly or indirectly arising out of, relating to, or resulting from any and all activities carried out under this LSA. In furtherance of the foregoing, the Parties shall require their Related Participants that may suffer any loss or damage in connection with the performance of this LSA to agree to be responsible for and to make no claims against the other Party and its Related Participants for any property damage or loss they sustain or for any bodily injury to, death of, or property damage or loss sustained by their own employees directly or indirectly arising out of, relating to, or resulting from any and all such activities carried out under this LSA; provided, however, the foregoing will not apply in the case of the other Party’s or the other Party’s Related Participants’ gross negligence, or wilful or intentional misconduct”.

Trzecim typem klauzul są postanowienia dotyczące zwolnienia z odpowiedzialności wobec innych osób (*hold harmless clause*). Są one naturalną konsekwencją postanowień o zrzeczeniu się odpowiedzialności i prawa do roszczenia regresowego, a także faktu, że osoby trzecie nie są związane tymi postanowieniami i mogą dochodzić swoich roszczeń na podstawie powszechnie obowiązujących przepisów o czynach niedozwolonych. Mocą postanowień *flow down* postanowienia *hold harmless* mają zastosowanie do wszystkich podmiotów powiązanych z przedsięwzięciem, a nie tylko do stron konkretnej umowy o wyniesienie obiektu kosmicznego. Treść tych postanowień powinna być rozpatrywana z dwóch punktów widzenia. Po pierwsze, przewidują zapewnienie przez każdą ze stron, że nie zostaną wniesione roszczenia przez żaden z podmiotów powiązanych, po drugie zaś regulują postępowanie w przypadku wniesienia takich roszczeń przez osoby trzecie. Nieodłącznym elementem tak ukształtowanego systemu odpowiedzialności jest zrzeczenie się roszczeń regresowych w przypadku poniesienia ciężaru odpowiedzialności, np. ze strony osób trzecich podnoszących roszczenia w stosunku do jednej ze stron przedsięwzięcia. I tak np.:

„In the event that any Related Participant of a Party makes any claim or demand or institutes any proceeding (whether administrative,

arbitrate, judicial or otherwise) against the other Party or any of the other Party's Related Participants on account of any loss, damage or bodily injury, including death, or for any consequences thereof, except in the case of the other Party's or the other Party's Related Participant's wilful or intentional misconduct or gross negligence, the first Party shall indemnify, defend, and hold harmless, the other Party and its Related Participants, as the case may be, from and against such claim, demand or proceeding, and shall pay all expenses, including reasonable attorneys' fees, and satisfy all judgments or pay any settlements that may be incurred by or rendered against such indemnity arising from such claim, demand or proceeding. This indemnification obligation shall be in addition to indemnification obligations otherwise established by this LSA".

Praktyka zawierania postanowień o zrzeczeniu się odpowiedzialności w przedstawionym kształcie stosowana jest także w ogólnych warunkach umów przyjmowanych przez ESA<sup>151</sup>, z zastrzeżeniem ich wyłączenia w przypadku winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa. Stosowane są więc zarówno klauzule o zrzeczeniu się roszczeń odszkodowawczych (za szkody pośrednie i bezpośrednie), obowiązek zawarcia postanowień w innych umowach z podwykonawcami przez strony umowy, a także zrzeczenie się roszczeń regresowych. Wymienione postanowienia dotyczące ograniczenia odpowiedzialności nie dotyczą jednak dostaw towarów i przeniesienia tytułu prawnego na ESA, choć i w tym przypadku odpowiedzialność jest ograniczona do wartości przedmiotu umowy. Podobnie nie mają one zastosowania do szkód wynikających z użycia infrastruktury technicznej służącej do testowania<sup>152</sup>.

Drugi rodzaj badanych umów dotyczy funkcjonowania satelity na orbicie. Jak już wskazano, umowy te są zróżnicowane pod względem celu, przedmiotu oraz skutków prawnorzeczowych, choć niewątpliwie ich wspólnym celem jest uzyskanie korzyści płynących z odbierania i nadawania sygnałów przez satelitę, a więc niezakłócone funkcjonowanie satelity. Pod względem prawnym nawet regulacja odpowiedzialności kontraktowej obecna w prawie federalnym USA i francuskim nie obejmuje w sposób obligatoryjny stosowania postanowień ograniczających odpowiedzialność pomiędzy stronami. W USA obowiązek ten dotyczy tylko umów o wyniesienie i ewentualnie umów dotyczących powrotu na Ziemię. We Francji ograniczenie odpowiedzialności w fazie orbitalnej może zostać wyłączone wyraźną mocą umowy pomiędzy stronami. Praktyka kontraktowa w umowach dotyczących funkcjonowania satelity wskazuje

<sup>151</sup> *Regulations of the European Space Agency, General Clauses and Conditions for ESA Contracts, ESA/REG/002, rev. 2. Paris, 29 June 2015.*

<sup>152</sup> Zob. np. D.E. Reibel: *Space Insurance and the legal aspects of allocating risk and liability among state and private entities*. Proc. On L Outer Space 1993, 36, s. 211.



na problematyczność klauzul dotyczących odpowiedzialności, które nie są stosowane standardowo w takim zakresie, jak w przypadku umów o wyniesienie obiektu kosmicznego. Niemniej jednak widoczna jest silna tendencja do wyłączania odpowiedzialności pomiędzy stronami, w szczególności odpowiedzialności sprzedawcy lub zleceniobiorcy w stosunku do klienta za prawidłowe działanie satelity (*limited warranty*), który po pierwsze zazwyczaj absorbuje ryzyko szkody wynikające z nieprawidłowego funkcjonowania satelity, bez prawa wnoszenia roszczeń odszkodowawczych w stosunku do drugiej strony umowy<sup>153</sup>, po drugie zaś ryzyko odpowiedzialności wobec osób trzecich. W przypadku nieprawidłowego funkcjonowania satelity jedyną zwyczajową rekompensatą jest zwolnienie z części należnego wynagrodzenia, co — jak się wydaje — nie stanowi wyrazu odpowiedzialności za szkodę, a jedynie wzajemności zobowiązania wynikającego z umowy<sup>154</sup>. Klauzule umowne przewidujące ograniczenie odpowiedzialności, choć nie tak standardowe jak w przypadku umów o wyniesienie satelity, przewidują zazwyczaj wyłączenie odpowiedzialności za wszelkiego rodzaju szkody pośrednie, w tym: utratę korzyści, utratę reputacji, czystą stratę finansową polegającą na poniesieniu dodatkowych kosztów, utratę finansowania, kosztów PR, kosztów pracowników lub utratę szansy<sup>155</sup>. Ograniczenie to jest wiążące bez względu na przyczynę szkody i możliwość jej przewidzenia przez którąkolwiek ze stron oraz bez względu na winę drugiej strony umowy (w tym winę umyślną i rażące niedbalstwo). Alternatywnie spotkać można kwotowe ograniczenia odpowiedzialności.

Ostatni rodzaj badanych umów dotyczy produkcji obiektów kosmicznych. Tylko w niektórych ustawodawstwach krajowych objęte są one reżimem dotyczącym przedsięwzięć kosmicznych. Wynika to między innymi z faktu, że całokształt tej działalności odbywa się w środowisku ziemskim, zatem działalność produkcyjna nie podlega ryzyku istniejącemu w przestrzeni kosmicznej. Producenci mogą być objęci reżimem prawa kosmicznego tylko w sytuacji, gdy na mocy umów z operatorami satelitów *de facto* dokonują czynności związanych z wyniesieniem satelity na orbitę i jego przygotowaniem do bieżącego funkcjonowania. Jednakże wówczas ich działalność wykracza poza fazę produkcyjną i klasyczną umowę dostawy satelity. Jednak nie ulega wątpliwości, że faza produkcyjna może stać się zarzewiem zdarzenia wyrządzającego szkodę zarówno zlecenio-

<sup>153</sup> Zob. np. L. Ravillon: *L'adaptation du droit des contrats aux innovations technologiques: l'exemple des secteurs informatique et spatial*. Int'l Bus L.J. 2007, s. 453.

<sup>154</sup> L. Ravillon: *Les contrats spatiaux de droit privé à l'épreuve du contentieux...*, s. 113; P.L. Meredith, G.S. Robinson: *Space Law: A Case Study for the Practitioner...*, s. 303—305.

<sup>155</sup> J. Hermida: *Transponders Agreements...*, s. 37.



dawcy, jak i osobie trzeciej. Z tego też względu kwestia odpowiedzialności jest przedmiotem praktyki kontraktowej podobnej do umów o wyniesienie obiektu kosmicznego, a także powiązana z nimi klauzulami *flow down*, w myśl których postanowienia ograniczające odpowiedzialność umieszczane są w umowach o dostawę satelity w treści identycznej, wraz z postanowieniami dotyczącymi zrzeczenia się roszczeń regresowych. I choć właśnie w kontraktach o dostawę satelity postanowienia te są często przedmiotem sporu pomiędzy stronami i kwestionowania ich skuteczności/ważności<sup>156</sup>, stosuje je także ESA. Podstawę do ich stosowania można też znaleźć w rozporządzeniu dotyczącym Galileo, które wyraźnie zezwala na stosowanie *standard industry provisions*, w tym między innymi postanowień o zabezpieczeniu drugiej strony przed roszczeniami osób powiązanych i osób trzecich<sup>157</sup>.

Istotną kwestią w zakresie odpowiedzialności za szkodę w umowach o produkcję satelitów są postanowienia dotyczące zapewnienia ich jakości (*warranties*)<sup>158</sup>. Odpowiedzialność za wadę jest jedną z najbardziej kontrowersyjnych kwestii w zakresie umów o produkcję satelitów i jedną z najbardziej zróżnicowanych pomiędzy różnymi systemami prawnymi, np. pod względem możliwości stosowania wyłączenia odpowiedzialności w pewnym zakresie (np. we Francji)<sup>159</sup> lub braku ograniczeń w stosowaniu wyłączenia pod warunkiem precyzyjnego określenia jej reguł (USA). Kwestia odpowiedzialności za naruszenie rękojmi (gwarancji jakości) jest niejednoznaczna wobec szerokiego stosowania postanowień o wzajemnym zrzeczeniu się roszczeń odszkodowawczych pomiędzy stronami kontraktów kosmicznych (np. słynny przykład sporu pomiędzy *Public Broadcasting Services* a *Hughes Aircraft Company*, w którym producent został pozwany z tytułu złamania postanowień o rękojmi i jakości satelity w zakresie czasu jego działania, a roszczenie oddalone przez sąd z uwagi na umowne ograniczenie odpowiedzialności)<sup>160</sup>.

<sup>156</sup> P.L. Meredith, G.S. Robinson: *Space Law: A Case Study for the Practitioner...*, s. 270—274.

<sup>157</sup> Postanowienia dotyczące odpowiedzialności, w tym także *hold harmless clause*, zostały uznane za standardową praktykę do tego stopnia, że są obecne w relacjach pomiędzy European GNSS Agency oraz ESA a Unią Europejską w zakresie ryzyk związanych z eksploatacją Galileo (Annex I Implementation Framework for the Entrusted Tasks To The Commission Implementing Decision entrusting budget implementation tasks to the European GNSS Agency and the European Space Agency linked to the deployment and exploitation of the European GNSS Systems (EGNOS and Galileo)).

<sup>158</sup> P.L. Meredith: *Implementing a Telecommunications Satellite Business Concept...*

<sup>159</sup> L. Ravillon: *Typology of Contracts in the Space Sector...*, s. 163.

<sup>160</sup> P.L. Meredith, G.S. Robinson: *Space Law: A Case Study for the Practitioner...*, s. 318, 265.

## 5. Prawo prywatne międzynarodowe a odpowiedzialność kontraktowa

Z uwagi na ich immanentnie międzynarodowy charakter aspekty kolizyjnoprawne w kontraktach kosmicznych mają ogromne znaczenie. Nie ma wątpliwości, że kontrakty te, mimo bardzo rozbudowanej formuły, funkcjonują w określonym systemie prawa, od którego zależy ich ważność, w tym także skuteczność postanowień regulujących odpowiedzialność między stronami. Muszą być one poddane konkretnemu prawu właściwemu, nawet tylko w celu stwierdzenia, czy możliwe jest zastosowanie danego instrumentu międzynarodowego, jak np. konwencja wiedeńska<sup>161</sup>.

W tym względzie jednak analiza aktów prawa międzynarodowego, prawa materialnego w zakresie umów międzynarodowych, pozwala dojść do wniosku, że brak jest uniwersalnego instrumentu, który mógłby jednolicie przesądzić, jakie prawo stosuje się dla zawartej umowy międzynarodowej. Wynika to z faktu, że brak jest globalnego systemu prawa prywatnego międzynarodowego. Co więcej, istnieją zasadnicze różnice w podejściu europejskim i np. USA. W USA zasady kolizyjnoprawne zakładają dyskrecjonalne prawo sądu do wskazania prawa właściwego dla umowy, w tym także ocenę, czy prawo wybrane przez strony jest właściwe (choć na ogół stosowane są zasady zawarte w Restatement II<sup>162</sup>). Tymczasem Unia Europejska przyjęła bardziej precyzyjne i przewidywalne rozwiązanie, polegające na przyznaniu stronom umowy autonomii woli do wyboru prawa właściwego, regulując jedynie wyjątki od tej swobody zawarte w rozporządzeniu Rzym I<sup>163</sup>. Poza Unią Europejską międzynarodowe kontrakty gospodarcze, w tym także w przedsięwzięciach kosmicznych, opierają się na systemie umów bilateralnych w zakresie pomocy prawnej zawieranych pomiędzy poszczególnymi państwami. I chociaż można w tym kontekście poszukiwać zbliżonych kryteriów ustalania prawa właściwego, konieczne jest jego odrębne badanie w każdym poszczególnym przypadku. Takim kryterium jest dość często państwo strony umowy, w którym zawarto umo-

<sup>161</sup> Por. L. Ravillon: *Typology of Contracts in the Space Sector...*, s. 164, gdzie pojęcie kontraktu międzynarodowego zostało użyte w kontekście przepisów o rozstrzyganiu sporów międzynarodowych, jako umowa pomiędzy stronami z różnych jurysdykcji.

<sup>162</sup> B. Rosenblatt: *Principles of Jurisdiction*, <https://cyber.harvard.edu/property99/domain/Betsy.html> 2001.

<sup>163</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17.06.2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I). Dz.Urz. UE, L 177, z dnia 4.07.2008 r., s. 6—16; R. Michaels: *The New European Choice of Law Revolution*. „Tulane Law Review” May 2008, vol. 82, no. 5, s. 1611.

wę, choć zasadniczo mamy do czynienia z niemal całkowitą swobodą stron w tym zakresie<sup>164</sup>.

Mimo pewnych wątpliwości, problematyka prawa kolizyjnego dotyczy także kontraktów zawieranych przez organizacje międzynarodowe, np. ESA, na podstawie przyjętych ogólnych warunków umów, które nie są samoregulującym się wzorcem umownym, lecz muszą funkcjonować w systemie prawa, które ma zastosowanie do danej umowy<sup>165</sup>. Zgodnie z klauzulą 34 tychże warunków, umowa musi zawierać wskazanie prawa właściwego w przypadku, gdy: a) sprawa nie jest uregulowana w ogólnych warunkach umów ESA lub b) w celu interpretacji postanowienia, które jest niejasne i nie jest uregulowane w ogólnych warunkach<sup>166</sup>. Takie podejście daje umowom zawieranim przez ESA szczególne znaczenie, bardziej zbliżone do instrumentów prawa międzynarodowego niż typowego wzorca umownego, w szczególności jeżeli zwróci się uwagę na jej prawną pozycję międzynarodową i „immunitet prawny”<sup>167</sup>. Takie podejście prezentuje doktryna, wykazując tendencję do traktowania regulacji kontraktowej stosowanej przez ESA jako *international, self-standing regime* i jako taką niepowiązaną z żadnym prawem krajowym<sup>168</sup>.

## 6. Odpowiedzialność kontraktowa a turystyka kosmiczna

Branża kosmiczna stoi obecnie przed nowym wyzwaniem w dziedzinie regulacji odpowiedzialności. Dotyczy to turystyki kosmicznej, której perspektywy są na tyle obiecujące, że wzbudziły już zainteresowanie ustawodawcy amerykańskiego<sup>169</sup>. Ustawodawstwo w zakresie pasażerskich lotów

<sup>164</sup> Ł. Żarnowiec: *Prawo właściwe dla kontraktu*. W: „System Prawa Handlowego”. T. 9: *Międzynarodowe prawo handlowe*. Red. W. Popiołek..., s. 00.

<sup>165</sup> M. Pazdan na temat samoregulujących umów, w: „System Prawa Handlowego”. T. 9: *Międzynarodowe prawo handlowe*. Red. W. Popiołek..., s. 10; zob. także M. Heide-mann: *Methodology of Uniform Contract Law...*, s. 18; M.D. Varella: *Internationalization of Law: Globalization, International Law and Complexity*. Springer 2014, s. 268.

<sup>166</sup> I. Petrou: *The European Space Agency's Procurement System: A Critical Assessment...*, s. 159.

<sup>167</sup> Wynika to z Aneksu I do Konwencji ESA, gdzie art. IV mówi o immunitacie ESA („The Agency shall have immunity from jurisdiction and execution, except...”).

<sup>168</sup> S. Kahn: *Advanced Technology Projects and International Procurement: The Case of the European Space Agency*. Pub. Procure. L. Rev., 1993, 2, s. 13, 145; zob. także G. Stjernevi, E. Katsampani: *Space Contracting within the Framework of the European Space Agency...*, s. 170.

<sup>169</sup> Więcej na temat pierwszych przedsięwzięć w tej dziedzinie: A. Caley: *Liability in international law and the Ramifications on Commercial Space Launches and Space*

kosmicznych zostało wdrożone w siedmiu Stanach Ameryki Północnej, między innymi w: Kalifornii, Teksasie, na Florydzie i w Wirginii, Arizonie, Kolorado<sup>170</sup>. Jednym z celów tej regulacji, oprócz aspektów publiczno-prawnych, jest unormowanie zasad ponoszenia odpowiedzialności przez przedsiębiorców wobec pasażerów. Polega ona na wprowadzeniu ustawowego ograniczenia odpowiedzialności, co ma stanowić zachętę do rozwoju tej gałęzi gospodarki<sup>171</sup>. Pociąga to jednak za sobą wyłączenie dotychczasowej praktyki kontraktowej. Niewątpliwie bowiem system klauzul *cross — waivers* stanowi „antypody” ochrony konsumenckiej<sup>172</sup>. Pasażerowie lotów turystycznych będą bowiem mieli status konsumentów zarówno w systemach prawa cywilnego, jak i *common law*. Zastosowanie postanowień ograniczających w tak istotny sposób odpowiedzialności bez podstawy ustawowej jest nieważne. Jednocześnie nie jest też możliwe zastosowanie wobec nich restrykcyjnego reżimu zawartego w Konwencji o odpowiedzialności. Turyści będą mieli status „uczestnika lotu kosmicznego” (*space flight participant*), definiowanego jako osoba fizyczna, która nie jest członkiem załogi, uczestnicząca w locie wykonywanym przez pojazd wynoszący lub powracający na Ziemię<sup>173</sup>. Wobec tego wymienione wcześniej stany USA wprowadziły postanowienia, polegające na koncepcji *informed consent*<sup>174</sup>, mające podobny efekt jak zrzeczenie się roszczeń i zmierzające do uniknięcia roszczeń z tytułu winy nieumyślnej (*negligence claims*). Choć wspomniane postanowienia mówią o ograniczeniu odpowiedzialności do winy umyślnej i rażącego niedbalstwa, w istocie wdrożenie koncepcji świadomej zgody na objęcie ryzykiem (*assumption of risk*) ma na celu uwolnienie przewoźnika kosmicznego od odpowiedzialności także z tytułu niedbalstwa, przez uznanie, że pasażer w sposób świadomy wyraził zgodę na podjęcie ryzyka immanentnie związanego z lotem. Z tego też powodu koncepcja *inherent risk* jest często kwestionowana w kontekście istnienia obowiązku zachowania należytej staranności w celu uniknięcia realizacji ryzyka. Ustawodawcy posługują się przy tym sformułowaniami wiedzy wyraźnej lub dorozumianej (*knew or should have known*).

*Tourism*. „Loyola of Los Angeles International and Comparative Law Review” 2014, s. 233.

<sup>170</sup> M. Shaefer: *The need for Federal Preemption and International Negotiations regarding Liability Caps and Waivers of Liability in the U.S. Commercial Space Industry*. „Berkeley Journal of International Law” 2015, 33.

<sup>171</sup> Y.A. Failat: *A synopsis on its legal challenges*. I.L. J. 2012, 1, s. 120.

<sup>172</sup> S. Keiser, M. Mejta-Keiser: *Space passenger liability*. Proc. on L. Outer Space 2005, 48, s. 207.

<sup>173</sup> M.G. Carminati: *Is statutory immunity for spaceflights operators good enough?* „Legislation and Policy Brief” 2014, 6.

<sup>174</sup> M. Mineiro: *Assessing the risk: tort liability and risk management in the event of a commercial human spaceflight vehicle accident*. Air L & Com. 2009, 74, s. 371.

Z uwagi na brak orzecznictwa nadal nie wiadomo, w jaki sposób postanowienia te będą interpretowały sądy. Przeważa opinia, że możliwość ograniczenia odpowiedzialności wobec konsumentów nie może być poddana wolności kontraktowej, lecz musi wynikać z wyraźnej podstawy ustawowej. Zatem treść ustaw, zakres ich zastosowania (np. włączenie w system producentów obiektów kosmicznych lub nie), rodzaj szkód objętych ograniczeniem odpowiedzialności (rzeczowe czy osobowe), będą miały przemożny wpływ na ukształtowanie odpowiedzialności kontraktowej w turystyce kosmicznej<sup>175</sup>. Można oczekiwać, że w ślad za tym pójdzie ustawodawstwo innych państw, lecz prawdziwym rozwiązaniem problemu byłoby niewątpliwie przyjęcie międzynarodowego aktu prawnego np. o walorach konwencji montrealskiej mającej zastosowanie do lotów pasażerskich<sup>176</sup>.

## 7. Kontrakty kosmiczne w świetle prawa polskiego — wnioski *de lege ferenda*

Kontrakty zawierane w celu realizacji przedsięwzięć kosmicznych wykazują daleko idącą tendencję do uniformizacji i to mimo nieraz istotnych różnic co do poszczególnych aspektów prawa umów w tradycji *common law* i prawa cywilnego, jak koncepcja dobrej wiary, wzajemności świadczeń itp. Do zagadnień tych należy również umowna regulacja odpowiedzialności za szkodę, w zakresie której wytworzony został spójny system postanowień obejmujących szeroki krąg podmiotów uczestniczących. Wspiera on rozwój branży, mimo wysokiego standardu wykonania zobowiązań bowiem pozwolił na ograniczenie zarówno szkód, jak i liczby sporów pomiędzy uczestnikami przedsięwzięć. Z tego też względu uważa się, że kontrakty kosmiczne mogą służyć jako wzór dla innych nowych branż przemysłu wymagających użycia zaawansowanej technologii, nowych typów energii itp., wspierając tym samym pod względem prawnym ich rozwój, jednocześnie eliminując nadmierne ryzyko po jednej ze stron umów. Ponadto z wykształconej praktyki kontraktowej mogą korzystać

<sup>175</sup> M. Shaefer: *The need for Federal Preemption and International Negotiations regarding Liability Caps...*; E.J. Kionka: *Implied assumption of the risk: does it survive comparative fault?* S III. U.L.J. 1982, 7, s. 371; J. Silver: *Houston, We have a (liability) problem.* „Michigan Law Review” 2014, vol. 112, 5, s. 833—857.

<sup>176</sup> Zob. np. S. Freeland: *Fly me to the moon: how will international law cope with commercial space tourism* „Melbourne Journal of International Law” 2010, vol. 11.

podmioty znajdujące się pod jurysdykcją państw dopiero wkraczających w przedsięwzięcia kosmiczne, takich jak Polska.

Od momentu przystąpienia Polski do Europejskiej Agencji Kosmicznej w 2012 r. analiza odpowiedzialności kontraktowej w przedsięwzięciach kosmicznych przestała być jedynie zajęciem teoretycznym. Uznanie dla polskich przedsiębiorców realizujących projekty kosmiczne stało się faktem. Zatem powinniśmy zmierzyć się z kontraktami kosmicznymi w ich brzmieniu ukształtowanym przez długoletnią praktykę branżową także w kontekście prawa polskiego. Polscy przedsiębiorcy zapewne na ogół będą zawierali kontrakty poddane innemu niż polskie prawu, lecz nie można wykluczyć, że przyjęta przez rząd Polska Strategia Kosmiczna przybierze tak realne kształty, że w przyszłości kontrakty kosmiczne będą regulowane prawem polskim. Dlatego warto pochylić się nad skutecznością postanowień ograniczających odpowiedzialność kontraktową w polskim prawie cywilnym. Wydaje się to konieczne z tego względu, że polski projekt prawa kosmicznego nie przewiduje tak szczegółowej regulacji, jaka została przyjęta we Francji czy w USA.

Mając na uwadze przepisy o odpowiedzialności za niewykonanie zobowiązań zawartych w przepisach art. 471 i nast. k.c., zastosowanie znajdzie w szczególności art. 473 k.c., przewidujący możliwość zarówno rozszerzenia, jak i ograniczenia odpowiedzialności kontraktowej mocą umowy stron. Granicą swobody kontraktowej stron jest w tym względzie odpowiedzialność za umyślne wyrządzenie szkody, która nie może być wyłączona. Jak wynika z analizy przeprowadzonej w pkt. 4 niniejszego artykułu, odpowiada to również praktyce kontraktowej w przedsięwzięciach kosmicznych, a także francuskiej i amerykańskiej regulacji prawa kosmicznego. W ocenie doktryny problematyczne jest ograniczenie odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez rażące niedbalstwo<sup>177</sup>, w przeważającej ocenie jednak postanowienia takie są w pełni skuteczne także w prawie polskim<sup>178</sup>.

Innym zagadnieniem, które wymaga głębszej analizy, jest relacja odszkodowawcza pomiędzy przedsiębiorcą uczestniczącym w przedsięwzięciu kosmicznym, jego kontrahentami i innymi partnerami przedsięwzięcia, a także jego pracownikami. Zgodnie z klauzulami przedstawionymi we wspomnianym pkt. 4 niniejszego artykułu, ryzyko szkód poniesionych

<sup>177</sup> Zob. np. B. Lewaszkiewicz-Petrykowska: *Autonomia woli stron a zakres odpowiedzialności „ex contractu” (kilka refleksji)*. W: *W kierunku europeizacji prawa prywatnego. Księga pamiątkowa dedykowana Profesorowi Jerzemu Rajskiemu*. Red. A. Brzozowski, W. Kocot, K. Michałowska. Warszawa 2007.

<sup>178</sup> Np. T. Wiśniewski: *Komentarz do art. 473 k.c. i powołane tam orzecznictwo*; orzeczenie SN z dnia 6 października 1953 r., II C 1141/53. OSN 1955, nr 1, poz. 5, s. 900.



przez pracowników zostało nałożone na ich pracodawców, mimo że z wąskiego rozumienia odpowiedzialności kontraktowej wynika, że pracownik nie jest stroną kontraktu kosmicznego, lecz osobą trzecią wobec kręgu umownego w przedsięwzięciu kosmicznym. Takie rozłożenie ryzyka prawnego jest nieskuteczne wobec samego pracownika, który może skorzystać z reżimu odpowiedzialności deliktowej i wnieść skuteczne roszczenie odszkodowawcze przeciwko kontrahentowi swojego pracodawcy. Wydaje się, że także w tym względzie prawo polskie nie różni się od innych systemów prawa hołdujących zasadzie *privity of contract*. W takim wypadku możemy mieć do czynienia jedynie ze zwolnieniem z odpowiedzialności pomiędzy stronami umowy, prowadzącym do poniesienia ciężaru roszczeń odszkodowawczych o charakterze deliktowym wniesionych przeciwko kontrahentowi. Zastosowanie może więc mieć art. 392 k.c., regulujący umowę o zwolnieniu dłużnika od obowiązku świadczenia, zgodnie z którym pracodawca będzie odpowiedzialny względem swojego kontrahenta za to, że jego pracownik (wierzyciel) nie będzie żądał spełnienia świadczenia od takiego kontrahenta. Konstrukcja ta może mieć zastosowanie do wszystkich klauzul *hold harmless*.

Jak się wydaje, modyfikacji w odniesieniu do kontraktów kosmicznych wymaga pogląd wyrażony w polskim piśmiennictwie, że ograniczenie odpowiedzialności jedynie do szkód wyrządzonych z winy umyślnej powoduje obniżenie kryteriów staranności dłużnika kontraktowego<sup>179</sup>. Normy staranności profesjonalnej odzwierciedlone w koncepcji *best efforts* są „specjalnością” przedsięwzięć kosmicznych, w przypadku których wysoki poziom zaufania między stronami co do podjęcia wszelkich starań w celu zapewnienia sukcesu przedsięwzięciu jest okolicznością notoryjną. Długoletnia praktyka ich stosowania wskazuje, że sposób podziału ryzyka skonstruowany na potrzeby przedsięwzięć kosmicznych, w których każda ze stron ponosi ryzyko szkód spowodowanych nie tylko własnym działaniem lub zaniechaniem, lecz także zachowaniami partnerów przedsięwzięcia, bez możliwości kompensaty szkody z ich strony, jest mimo wszystko skutecznym sposobem zapewnienia należytej staranności. Przyjęcie przez każdego z uczestników wobec samego siebie (i osób, za które ponosi on odpowiedzialność) wysokich standardów staranności w wykonywaniu obowiązków w ramach realizacji przedsięwzięcia kosmicznego odzwierciedla, zdaniem doktryny, całe *rationale* międzynarodowego prawa kosmicznego i jego ideę pokojowej współpracy dla wspólnego dobra ludzkości<sup>180</sup>.

<sup>179</sup> Zob. M. Kaliński: *Szkoda na mieniu i jej naprawienie*. Warszawa 2014, s. 585; K. Zagrobelny: *O okolicznościach kształtujących odpowiedzialność dłużnika* Wrocław 2006, s. 277.

<sup>180</sup> L.J. Smith: *The principles of international space law...*, s. 55.

Niemniej jednak za słuszne należy uznać postulaty co do podejmowania dalszych prac nad stworzeniem jednolitego instrumentu prawnego uwzględniającego unikalne aspekty przedsięwzięć kosmicznych, które powodują konieczność modyfikacji zasad prawa umów. Stworzenie ponadnarodowej regulacji pozwoliłoby uniknąć wątpliwości związanych z ich wykładnią, zdominowanych przez prawo krajowe<sup>181</sup>.

---

<sup>181</sup> M. Mineiro: *CISG and the final frontier...*, s. 79.