

<http://dx.doi.org/10.16926/gea.2024.02.02.04>

mgr Robert CZEKAJ

<https://orcid.org/0009-0008-2107-1306>

Uniwersytet WSB Merito Opole

e-mail: rczekaj@op.pl

Glosa aprobująca do wyroku Sądu Okręgowego w Krośnie z dnia 13 stycznia 2021r., sygn. akt I C 952/18 – odpowiedzialność cywilna Aeroklubu za wypadek śmiertelny ucznia pilota

Streszczenie

Przedmiotem niniejszej glosy jest wyrok Sądu Okręgowego w Krośnie z dnia 13 stycznia 2021r., sygn. akt I C 952/18, dotyczący wypadku śmiertelnego ucznia pilota¹. Glosa przedstawia argumentację aprobującą stanowisko SO w Krośnie. W glosowanym wyroku istotne do rozstrzygnięcia były trzy kwestie. **Pierwsza** najważniejsza dotyczyła ustalenia czy Aeroklub w ogóle ponosi odpowiedzialność za śmiertelny wypadek lotniczy, jeśli tak to w jakim zakresie i na jakiej podstawie prawnej. **Druga** czy instruktor lotniczy należy do osób trzecich w świetle art. 435 § 1 KC. **Trzecia** czy członkom najbliższej rodziny zmarłego przysługują roszczenia w postaci zadośćuczynienia za śmierć osoby bliskiej oraz stosowane odszkodowanie. Autor po przeprowadzeniu badań ustalił, że Aeroklub ponosi odpowiedzialność cywilną na zasadzie ryzyka za skutki śmiertelnego wypadku lotniczego na podstawie art. 206 i 207 PrLot w związku z art. 435 i 436 KC. Instruktor lotniczy nie należy do osób trzecich w świetle art. 435 § 1 KC. Członkom najbliższej rodziny zmarłego ucznia pilota przysługują roszczenia sprecyzowane w art. 446 KC między innymi stosowne odszkodowanie, zadośćuczynienie pieniężne za doznaną krzywdę.

Słowa kluczowe: odpowiedzialność szkoły lotniczej, zasada ryzyka, osoba trzecia, odpowiedzialność instruktora, zadośćuczynienie za śmierć osoby bliskiej.

¹ Na wstępie należy wyjaśnić, że wyrok Sądu Okręgowego w Krośnie z dnia 13 stycznia 2021r., sygn. akt I C 952/18 nie został opublikowany na Portalu Orzeczeń Sądu Okręgowego w Krośnie bądź innym portalu. Autor posiada w/w orzeczenie ponieważ pełni funkcję członka zarządu w Aeroklubie Podkarpackim w Krośnie i posiada dostęp do tego orzeczenia.

1. Stan faktyczny

W dniu 22.07.2012 r. pilot-instruktor z Aeroklubu Podkarpackiego – Szkoły Lotniczej w Krośnie realizował na terenie lotniska program szkolenia praktycznego do licencji szybowcowej (SPL)². Instruktor ten wraz z uczniem-pilotem wykonywali lot szkoleniowy szybowcem SZD-50-3A Puchacz. Podczas tego lotu instruktor zakończył wykonywanie ćwiczenia AI/5 – wprowadzanie szybowca z korkociągu na zbyt małej wysokości i nie wykonał prawidłowego kręgu nadlotniskowego. Następnie instruktor podjął decyzję o dokonaniu niskiego przelotu nad płytą lotniska. Szybowiec pilotowany był na zbyt małej wysokości tj. około 50 metrów i kursie niezbyt ostrym w stosunku do planowanego kursu lądowania. W dalszej kolejności instruktor naprowadził szybowiec na kurs do lądowania i wykonał dwa ostre zakręty w prawo z przechyleniem co najmniej 40 stopni powodując przeciągnięcie szybowca w zakręcie. W wyniku czego nastąpił spadek siły nośnej na skrzydłach i jego przepadnięcie z jednoczesnym skrętem w prawo. Następnie szybowiec zderzył się z trawiastym podłożem lotniska. Uczeń pilot doznał następujących obrażeń: urazu wielonarządowego klatki piersiowej, jamy brzusznej, miednicy z uszkodzeniem narządów wewnętrznych, masywnego krwotoku wewnętrznego. Pomimo przeprowadzenia reanimacji przez służby ratunkowe uczeń zmarł.

2. Odpowiedzialność karna instruktora lotniczego

Instruktor umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu powietrznym i został skazany w postępowaniu karnym. Sąd Rejonowy w Krośnie za przestępstwo z art. 177 § 2 KK³ w 2015 r. wymierzył mu karę dwóch lat pozbawienia wolności z warunkowym jej wykonaniem na okres próby dwóch lat. Od tego wyroku został wniesiony środek zaskarżenia w postaci apelacji do Sądu Okręgowego

² W niniejszej glosie przyjęto następujące aparaturę pojęciową: **Aeroklub** – organizacja zrzeszająca pilotów sportowych, skoczków spadochronowych i modelarzy lotnictwa. **PrLot** – prawo lotnicze. **Pozwany** – Aeroklub. **Powódka** – matka zmarłego ucznia. **Uczeń pilot** – osoba, która poniosła śmierć w trakcie szkolenia. **Stątek powietrzny** jest to urządzenie zdolne do unoszenia się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od podłoża (art. 2 ust. 1 PrLot).

³ **Art. 177 [Wypadek] KK.** Kto, naruszając, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub **powietrznym**, powoduje nieumyślnie wypadek, w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała określone w art. 157 § 1, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3. **Jeżeli następstwem wypadku jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, sprawca** podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8. Jeżeli pokrzywdzonym jest wyłącznie osoba najbliższa, ściganie przestępstwa określonego w § 1 następuje na jej wniosek, ustawa z dnia 6 czerwca 1997r. Kodeks karny, tekst jedn.: Dz. U. z 2024 r. poz. 17, 1228 z zm.

w Krośnie. Sąd II instancji utrzymał w mocy wyrok Sądu Rejonowego, z tym że wydłużył okres próby do trzech lat.

3. Postępowanie prowadzone przez państwową komisję badania wypadków lotniczych

Postępowanie wyjaśniające w sprawie tego wypadku lotniczego prowadziła także **Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**⁴. Komisja ta w raporcie ustaliła, że przyczyną wypadku był błąd w technice pilotażu polegający na przeciągnięciu szybowca w trakcie wykonywania zakrętu na małej wysokości, w wyniku czego szybowiec w początkowej fazie korkociągu zderzył się z ziemią. Według ustaleń Komisji okolicznościami sprzyjającymi wypadkowi były odstępstwa od zadania przewidzianego w programie szkolenia w końcowej fazie lotu, wykonanie kręgu nadlotniskowego niezgodnie z instrukcją operacyjną lotniska oraz zakręt na małej wysokości przy dużym nachyleniu i zbyt małej prędkości lotu. Ustaleń tych dokonano na podstawie zeznań świadków oraz innych elementów przeprowadzonego postępowania. Ponadto Komisja ustaliła, że Aeroklub był organizatorem szkolenia szybowcowego, działał w oparciu o certyfikat Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Szkolnie teoretyczne ucznia pilota było poprzedzone kursem teoretycznym, którego zaliczenie zostało udokumentowane pozytywnym wynikiem egzaminu, indywidualnie dla każdego uczestnika ruchu. Pilot instruktor posiadał ważną licencję pilota szybowcowego z wpisem "uprawnienia instruktora szybowcowego I klasy" oraz licencję pilota samolotowego turystycznego. Nadto instruktor ten systematycznie wykonywał loty na szybowcach i miał doświadczenie lotnicze, w tym jako instruktor szkolenia podstawowego. Zatem instruktor spełniał wszystkie niezbędne wymagania do szkolenia uczniów pilotów. Natomiast uczeń pilot odbywał szkolenie w systemie skoszarowanym i wykonywał loty systematycznie. Kursant bez większych problemów opanowywał kolejne elementy pilotażowe, a popełniane błędy były typowe dla tego etapu szkolenia, robił postępy w tempie przewidzianym programem szkolenia bez potrzeby wykonywania dodatkowych lotów.

⁴ Komisja ta jest organem do spraw badania zdarzeń lotniczych w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej. Szerzej: „Rzeczpospolita Polska jest stroną Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisanej 7 grudnia 1944 r. w Chicago. Zgodnie z postanowieniami zawartymi w art. 26 Konwencji, a także międzynarodowymi normami i zalecanymi metodami postępowania wydanymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego na podstawie art. 37 Konwencji, państwo polskie jest zobowiązane do przeprowadzenia w celach profilaktycznych badania zdarzenia lotniczego zaistniałego na jego terytorium. W tym celu powołało do życia Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych”, Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago 7 grudnia 1944 r., Dz. U z 1959 r. Nr 35, poz. 212, <https://pkbwl.gov.pl/prawo/>, [dostęp: 12.06.2024].

4. Odpowiedzialność szkoły lotniczej

Matka zmarłego w wypadku adepta pilotażu, zgłosiła szkodę do ubezpieczyciela Aeroklubu Podkarpackiego domagając się zapłaty zadośćuczynienia w kwocie 150.000 zł (art. 446 § 4 KC) oraz kwoty 50.000zł tytułem odszkodowania za znaczne pogorszenie się sytuacji życiowej (art.446 § 3 KC). Aeroklub w dniu zdarzenia posiadał ubezpieczenie lotnicze obejmujące statek powietrzny Szybowiec SZD-50-3A Puchacz. Ubezpieczyciel odmówił jednak wypłaty w/w roszczeń. Prowadząca wytoczyła proces Aeroklubowi domagając się zapłaty powyższych kwot. Sąd Okręgowy przyjął, że podstawą prawną odpowiedzialności Aeroklubu był art. 206 ust. 1 prawa lotniczego⁵. Zgodnie z tym przepisem odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych podlega przepisom prawa cywilnego o odpowiedzialności za szkody wyrządzone przy posługiwaniu się mechanicznymi środkami komunikacji poruszonymi za pomocą sił przyrody. Zgodnie z art. 207 PrLot odpowiedzialność za szkody, o których mowa w art. 206 prawa lotniczego ponosi osoba eksploatująca statek powietrzny. Za eksploatującego statek powietrzny uważa się osobę, która go używa w czasie spowodowania szkody. Osobę, która przekazała prawo używania statku powietrznego innej osobie, uważa się za eksploatującą statek powietrzny, jeżeli zachowała prawo decydowania w sprawach wykonywania lotu. Za używającą statek powietrzny uważa się osobę, która używa go sama bądź przez osoby przez nią działające, choćby przekroczyły udzielone im uprawnienia⁶. W odpowiedzialności za tego typu szkodę dominuje zasada odpowiedzialności cywilnej oparta na ryzyku. Kluczowym przepisem jest art. 206 PrLot, który określa odpowiedzialność osób eksploatujących statki powietrzne za szkody spowodowane ruchem tych statków. Z kolei w art. 207 PrLot sprecyzowano szczegółowo, kogo należy uznać za osobę eksploatującą statek powietrzny, przewidując tu różne kategorie osób. Przepisy w/w ustawy w zakresie odpowiedzialności za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych odwołują się do przepisów prawa cywilnego o odpowiedzialności za szkody wyrządzone przy posługiwaniu się mechanicznymi środkami poruszonymi za pomocą sił przyrody (art. 206 ust.1 PrLot związku z art. 435 i 436 KC). Odpowiedzialność cywilna sprecyzowana w tych przepisach odbywa się na *zasadzie ryzyka*. Wyłączenie odpowiedzialności może nastąpić tylko w przypadku wystąpienia przesłanek egzoneracyjnych sprecyzowanych w art. 435 KC. Przepisy prawa lotniczego wprowadzają dodatkową przesłankę wyłączającą odpowiedzialność osoby eksploatującej statek powietrzny za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych, stanowiąc, iż odpowiedzialność nie powstaje, jeżeli szkoda wynikła z samego faktu przelotu statku powietrznego od-

⁵ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, tekst jedn.: Dz. U. z 2024 r., poz. 731, 1222 z zm. PrLot – skrót prawo lotnicze.

⁶ Art. 207 ust. 1, 3 i 4 PrLot.

bywającego się zgodnie z obowiązującymi przepisami (art. 206 ust. 2 PrLot). Przepis art. 207 ust. 4 PrLot przewiduje odpowiedzialność osób eksploatujących statki powietrzne za szkody spowodowane ich ruchem i obejmuje także szkody wyrządzone przez osoby działające za eksploatującego statek powietrzny. Przewoźnik jest to osoba eksploatująca statek powietrzny. Działa z reguły poprzez osoby upoważnione lub wyznaczone przez niego, nazywane w terminologii prawa lotniczego "osoby za niego działające". Sąd przyjął, że przewoźnik będzie ponosił odpowiedzialność, gdy wypadek nastąpił z winy pilota (np. ułożenie przez pilota błędnego planu lotu - pod chmurami zamiast nad chmurami, dokonanie złego manewru, biorąc warunki pogodowe, zbyt niski lot, nieprawidłowa ocena sytuacji, niezrozumienie komunikatu z wieży kontrolnej, zbyt duże zmniejszenie, zwiększeniem prędkości przed lądowaniem, jak również z winy członków załogi). Zgodnie z art. 435 § 1 KC prowadzący na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch przy pomocy sił przyrody (pary, gazu, elektryczności, paliw płynnych itp.) ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie lub mieniu, wyrządzoną komukolwiek przez ruch tego przedsiębiorstwa lub zakładu, chyba że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności.

Odpowiedzialność przewidzianą w art. 435 KC ponosi samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody (art. 436 KC). Odpowiedzialność na zasadzie ryzyka z art. 435 i 436 KC oparta jest na założeniu, że samo funkcjonowanie zakładu wprawianego w ruch przyrody, środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody stwarza niebezpieczeństwo wyrządzenia szkody, niezależnie od działania lub zaniechania podmiotu prowadzącego taki zakład, pojazd, szczególnie w związku z dynamicznym rozwojem nowych technologii wykorzystywanych w jego działalności. Dla przypisania odpowiedzialności prowadzącemu zakład lub przedsiębiorstwo, pojazd którego odpowiedzialność konstruowana jest na zasadzie ryzyka, zbędne jest rozważanie, czy można mu przypisać winę lub bezprawne zaniedbanie, a co za tym idzie odpowiedzialności tej nie wyłącza przeprowadzenie dowodu braku jego winy.

Sąd przyjął, że Aeroklub ponosi odpowiedzialność na zasadzie ryzyka za skutki wypadku lotniczego na podstawie art. 206 i 207 PrLot w związku z art. 435 i 436 KC. Aeroklub zlecił przeprowadzenie części praktycznej szkolenia do licencji szybowcowej instruktorowi. Jednak okoliczności ustalenia winy instruktora za spowodowanie wypadku nie mają decydującego znaczenia do przypisania Aeroklubowi odpowiedzialności za skutki wypadku. Choć należy podkreślić, iż do wypadku doszło przez błąd w technice pilotowania instruktora szybowca. Sąd słusznie wskazał, że Aeroklub jako strona pozwana, aby uwolnić się od odpowiedzialności musiałby wykazać, że zaszła jedna z trzech przesłanek egzoneracyjnych czyli siła wyższa, wyłączna wina poszkodowanego lub osoby **trzeciej**, za którą posiadacz nie ponosi odpowiedzialności. Przy czym przyjmuje się, że kierujący pojazdem nie jest osobą trzecią w rozumieniu art. 436 KC.

5. Roszczenia członka rodziny

SO w Krośnie ustalił, że uczeń pilot w chwili śmierci miał dziewiętnaście lat i był koleżeńskim i uczynnym chłopcem. Uczniem Zespołu Szkół Mechanicznych. Marzeniem tego ucznia był zawód pilota. Dlatego rozpoczął szkolenie lotnicze w Aeroklubie. W trakcie szkolenia lotniczego odbywał się piknik, który nie został przerwany z powodu wypadku śmiertelnego ucznia. Matka po wypadku została wezwana na miejsce przez instruktora ponieważ syn jej był reanimowany. Kiedy powódka przybyła na miejsce, syn już nie żył. Służby ratunkowe nie pozwoliły jej jej pożegnać z dzieckiem. Sąd ustalił, że dla powódki dzień wypadku i śmierci syna był najtragiczniejszym w jej życiu. Powódka po wypadku kilka miesięcy przebywała na zwolnieniu lekarskim i w sanatorium. Przez pierwszy miesiąc po śmierci syna nie mogła jeść, spać, (straciła nawet na wadze około 20 kg). Stała się bardzo nerwowa popadała w stany depresyjne. Na cmentarz chodziła codziennie. Korzystała z pomocy psychiatry i psychologa. Zażywała leki uspokajające. Rodzina wspierała powódkę. Mąż powódki nieraz musiał zostawać w domu, ponieważ obawiał się o stan zdrowia żony. Ponadto został przeprowadzony dowód z opinii biegłego psychiatry i psychologa. Biegli ci stwierdzili m.in., że powódka cierpi na zaburzenia funkcji psychicznych pod postacią zaburzeń adaptacyjnych typu reakcji żałoby przedłużonej niezintegrowanej w związku ze śmiercią syna w dniu 22.7.2012r. oraz na zaburzenia depresyjne, które wystąpiły wtórnie w trakcie przedłużającej się żałoby. Ponadto biegli stwierdzili, że rokowania co do znaczącej poprawy i powrotu do dawnej (sprzed wypadku) kondycji psychicznej jest niepewne. Powódka w trakcie badania nadal wymagała leczenia farmakologicznego i terapii psychologicznej. Stwierdzono, że u powódki zaburzenia zdrowia psychicznego pozostają w ścisłym związku przyczynowo- skutkowym z wypadkiem z dnia 22.07.2012r. W niniejszej sprawie SO w Krośnie dał w pełni wiarę zeznaniom pięciu świadków (w tym 3 z rodziny oraz 2 z Aeroklubu). Świadcowie z rodziny wskazali na relacje jakie powódka miała ze zmarłym synem oraz jak jej życie wyglądało po jego śmierci. Sąd w całości dał wiarę także dowodom z dokumentów oraz przedstawionej opinii biegłych. Stwierdził, że opinia została przeprowadzona przez osoby kompetentne, posiadająca specjalistyczną wiedzę w dziedzinie, w której wydały opinię. Ponadto opinia biegłych została poddana kontroli przez sąd i oceniona według następujących kryteriów: poziomu wiedzy biegłego, podstaw teoretycznych opinii, sposobu motywowania sformułowanego w niej stanowiska oraz stopnia stanowczości wyrażonej w niej ocen, oraz ich zgodności z zasadami logiki i wiedzy powszechnej. Sąd stwierdził, że opinia biegłych nie budziła wątpliwości. **Sąd trafnie podkreślił, że strony w tym Aeroklub nie zgłosiły zarzutów do tej opinii.**

Sąd słusznie uwzględnił roszczenie powódki dotyczące zadośćuczynienia za śmierć osoby bliskiej w kwocie 150.000 zł, natomiast oddalił roszczenie w kwocie 50.000 zł z tytułu znacznego pogorszenia się sytuacji życiowej. Sąd wskazał,

że zadośćuczynienie przewidziane w art. 446 § 4 KC ma na celu kompensację doznanej krzywdy, tj. złagodzenie cierpienia wywołanego śmiercią osoby bliskiej oraz pomoc pokrzywdzonej w dostosowaniu się do zmienionej w związku z tym rzeczywistości. Natomiast na sam rozmiar krzywdy mają przede wszystkim wpływ cierpienie matki po stracie dziecka, poczucie osamotnienia i pustki, cierpienia moralne i wstrząs psychiczny, rodzaj i intensywność więzi łączącej pokrzywdzonego ze zmarłym, wystąpienie zaburzeń będących skutkiem tego odejścia (np. nerwicy, depresji), roli w rodzinie pełnionej przez osobę zmarłą, stopień w jakim pokrzywdzona będzie umiała się znaleźć w nowej rzeczywistości i zdolności jej zaakceptowania, leczenie doznanej traumy, wiek pokrzywdzonego, przy czym każdy przypadek powinien być indywidualizowany z uwzględnieniem wszytych okoliczności sprawy. Ponadto sąd wskazał, że istotą zadośćuczynienia zasądanego na mocy art. 446 § 4 KC nie jest kompensata utraty osoby bliskiej, ale krzywdy wywołanej śmiercią tej osoby. Jego celem jest złagodzenie cierpienia psychicznego spowodowanego śmiercią członka najbliższej rodziny i pomoc w dostosowaniu się do nowej sytuacji życiowej. Przesłanką przyznania zadośćuczynienia jest wystąpienie krzywdy, która jest skutkiem śmierci osoby najbliższej. Intensywność i rozmiar cierpienia mogą mieć jedynie wpływ na wysokość zadośćuczynienia, a nie na samą zasadność roszczenia. Ponadto SO trafnie zauważył, że krzywdę doznaną w wyniku śmierci osoby bliskiej bardzo trudno ocenić i wyrazić w formie pieniężnej. Każdy przypadek powinien być traktowany indywidualnie z uwzględnieniem wszystkich okoliczności sprawy, przy czym ocena ta powinna opierać się na kryteriach obiektywnych, a nie wyłącznie na subiektywnych odczuciach pokrzywdzonego. Sąd uwzględnił kwotę 150.000 zł tytułem zadośćuczynienia za śmierć osoby bliskiej i uzasadnił to w następujący sposób. Zgromadzony materiał dowodowy w sprawie daje podstawy do stwierdzenia, że nagła i tragiczna śmierć syna była dla powódki traumatycznym przeżyciem. Powódka po śmierci nie jest w stanie pogodzić się z tym zdarzeniem. Nawet po upływie 8 lat od śmierci syna nie jest w stanie spokojnie mówić o tym co się stało. Znalazło to wyraz w opinii biegłych, którzy stwierdzili, że powódka na skutek wypadku lotniczego doznała zaburzeń funkcji psychicznych pod postacią zaburzeń adaptacyjnych typu reakcji żałoby przedłużonej niezintegrowanej powikłanej zaburzeniami depresyjnymi o umiarkowanym nasileniu. Powódka w trakcie trwającego procesu pozostawała nadal w żałobie po śmierci syna. Zdarzenie to miało zasadniczy wpływ na plany życiowe powódki w zakresie pracy zawodowej i funkcjonowania społecznego. Wypadek stanowił załamanie linii życiowej powódki i miał wpływ na większość obszarów życiowych i zawodowych powódki. W tym na jej samopoczucie, relacje zawodowe, relacje społeczne, tworzenie i realizowanie planów na przyszłość. Nie można wykluczyć wpływu stresu i czynników psychologicznych związanych ze śmiercią syna na obecny stan somatyczny i rozpoznane schorzenia. Rokowanie co do znaczącej poprawy i powrotu do dawnej (sprzed wypadku) kondycji psychicznej jest niepewne. Sąd

stwierdził, że krzywda jakiej doznała powódka na skutek śmierci syna jest bardzo duża i dlatego kwota 150.000 zł jest adekwatna do stopnia krzywdy i rozmiaru cierpienia. Ponadto sąd zasądził odsetki od w/w kwoty od dnia 19.09.2018r. do dnia zapłaty. Natomiast sąd ten oddalił roszczenie o odszkodowanie w kwocie 50.000 zł. Stwierdził, że na podstawie art. 446 § 3 KC może zostać przyznane członkom najbliższej rodziny zmarłego stosowne odszkodowanie, jeżeli wskutek jego śmierci nastąpiło znaczne pogorszenie ich sytuacji życiowej. Celem takiego odszkodowania jest zrekompensowanie rzeczywistego znacznego pogorszenia ich sytuacji życiowej najbliższych członków rodziny zmarłego. Nie może być ono jednak źródłem wzbogacenia tych osób. Jednocześnie wskazać trzeba, że od wykazania przez stronę powodową znacznego pogorszenia tej sytuacji życiowej zależy, czy to odszkodowanie zostanie przyznane, co wynika z art. 6 KC. Strona powodowa powinna udowodnić fakty z których wywodzi się skutki prawne. W ocenie sądu strona powodowa nie podołała temu obowiązкови. Powódka nie wykazała na czym miałyby polegać to znaczne pogorszenie sytuacji życiowej, a sam fakt śmierci najbliższej osoby nie powoduje automatycznie przyjęcia takiej okoliczności. Powódka co prawda twierdziła, że wraz z mężem mieli otworzyć hurtownię z owocami a zmarły syn miał im w tym pomagać. Natomiast w toku procesu nie zostało to w ogóle wykazane. Nie udowodniono, że były jakiegokolwiek czynności podejmowane w tym kierunku, a samo twierdzenie o takowych planach nie wypełnia dyspozycji w art. 446 § 3 KC. Ponadto Sąd zasądził także na rzecz powódki kwotę 6.900 zł (5.400 zł tytułem wynagrodzenia pełnomocnika - § 2 pkt 6 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22.10.2015r. w sprawie opłat za czynności adwokackie) i uiszczonej opłaty od pozwu w kwocie 1.500 zł). Ponadto na podstawie art. 113 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych sąd nakazał zwrot od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa kwoty 6.731, 40 zł tytułem częściowego zwrotu kosztów sądowych. Na powyższą kwotę składa się wynagrodzenie biegłych oraz część opłaty sądowej od pozwu.

Sąd ustalił rozmiar krzywdy w oparciu o rzetelnie przeprowadzone postępowanie dowodowe oraz kryteria wypracowane przez doktrynę i judykaturę. Przeprowadził on dowody z dokumentów, przesłuchania stron, świadków oraz dowód z profesjonalnych opinii biegłych (psychiatry i psychologa). Natomiast roszczenie powódki o stosowne odszkodowanie na podstawie art. 446 § 3 KC w kwocie 50.000 zł zostało w całości oddalone jako nieudowodnione. Stanowisko SO w Krośnie w zakresie częściowego oddalenia powództwa należy także uznać za prawidłowe ponieważ strona powodowa nie udowodniła swojego roszczenia. **Roszczenie to stanowiło jedynie gołosłowne twierdzenie nieoparte żadnym materiałem dowodowym. Należy zauważyć, iż pozwany nie zgłaszał w toku sprawy zarzutów do opinii biegłych oraz wniosku dowodowego o zobowiązanie powódki do przedłożenia dokumentacji z jej procesu leczenia psychiatrycznego przed wypadkiem syna.**

Podsumowanie

Przyjąć należy, że Aerokluby odpowiadają za szkody związane z ruchem statków powietrznych na podstawie przepisów prawa lotniczego w związku z art. 436 § 1 KC⁷. Artykuł 206 ust. 1 ustawy z 2002 r. prawo lotnicze odsyła do kodeksu cywilnego, który w art. 436 KC wyznacza zasady odpowiedzialności posiadacza pojazdu (mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody) z tytułu czynu niedozwolonego spowodowanego ruchem tego pojazdu⁸. Jest to odpowiedzialność oparta na **zasadzie ryzyka**, nie winy, a jej zakres podmiotowo i przedmiotowo jest bardzo szeroki. Wykluczenie dotyczy jedynie sytuacji, gdy szkoda wynika z samego faktu legalnego przelotu statku powietrznego, bądź gdy wynika z przewozu lotniczego, co jest uregulowane odrębnie (w zgodzie z art. 206 ust. 2 i 3 PrLot)⁹. Zauważyć należy, że odesłanie do KC oznacza, że katalog roszczeń przysługujących osobom poszkodowanym wynikający z KC jest na tyle szeroki, że umożliwi zrekompensowanie szkód zarówno materialnych, jak też krzywd niematerialnych¹⁰. Artykuł 206 § 1 PrLot odwołuje się do przepisów prawa cywilnego o odpowiedzialności za szkody wyrządzone przy postępowaniu się mechanicznymi środkami komunikacji poruszonymi za pomocą sił przyrody, to jednak wyraźnie wskazuje na różnice tej odpowiedzialności wynikające z art. 207 PrLot¹¹. **Oznacza to, że (co do zasady) odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych jest ukształtowana na zasadzie ryzyka.** Natomiast przepis art. 207 PrLot określa podmioty odpowiedzialne za taką szkodę wskazując między innymi osobę eksploatującą statek powietrzny, za którą uważa się osobę, która go używała w czasie powstania szkody (art. 207 ust. 2 PrLot)¹². Przepis art. 207 ust. 3 PrLot stanowi, że za używającą statek powietrzny uważa się osobę, która używa go sama, bądź przez osoby za nią działające, choćby przekroczyły udzielone im uprawnienia¹³. Przyjmuje się, że osoba eksploatująca samolot, który uległ katastrofie, ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane ruchem tego samolotu, chyba że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności¹⁴. Na poszkodowanym spoczywa ciężar

⁷ Wyrok SN z dnia 4 września 2009 r., III CSK 14/09, Lex 533050.

⁸ Wyrok SN z dnia 31 maja 2017 r., II PK 127/16, Lex nr 2329453.

⁹ II PK 127/16, Lex nr 2329453.

¹⁰ II PK 127/16, Lex nr 2329453.

¹¹ Wyrok Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 15 lipca 2020 r., I ACa 792/19, Legalis nr 2471021.

¹² I ACa 792/19, Legalis nr 2471021. Por. K. Wojciechowska, *Prawo lotnicze. Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego. Komentarz do art. 206 prawa lotniczego*, Warszawa 2022, Legalis 2024r.; A. Konert, Glosa do wyroku SN z dnia 4 września 2009 r., III CSK 14/09, LEX/el. 2011.

¹³ I ACa 792/19, Legalis nr 2471021.

¹⁴ Wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z dnia 17 października 2016 r., I ACa 610/16, Legalis nr 2421439.

dowodu jedynie co do powstania, charakteru i wysokości szkody oraz co do istnienia związku przyczynowego między ruchem statku powietrznego a tą szkodą¹⁵, Odpowiedzialność na zasadzie ryzyka (art. 435 § 1 KC) oparta jest na założeniu, że samo funkcjonowanie zakładu wprawianego w ruch za pomocą sił przyrody stwarza niebezpieczeństwo wyrządzenia szkody, niezależnie od działania lub zaniechania prowadzącego taki zakład¹⁶. W procesie o odszkodowanie, którego odpowiedzialność jako prowadzącego przedsiębiorstwo wprawiane w ruch siłami przyrody oparta jest na zasadzie ryzyka (art. 435 § 1 KC) zbędne jest rozważanie, czy można mu przypisać winę lub bezprawne zaniechanie w zakresie obowiązków dotyczących stworzenia bezpiecznych i higienicznych warunków pracy¹⁷. **Sąd Okręgowy w Krośnie prawidłowo ustalił odpowiedzialności pozwanego za wypadek lotniczy. Stanowisko to znajduje także poparcie w doktrynie oraz judykaturze co zostało potwierdzone powyżej.**

SO w Krośnie w uzasadnieniu do wyroku słusznie wskazał, że żadna z przesłanek egzoneracyjnych nie została wykazana a zatem strona pozwana nie uwolniła się od odpowiedzialności za skutki wypadku z dnia 22.07.2012 r. Sąd ten jednak nie wyjaśnił **pojęcia osoby trzeciej**. Z punktu widzenia analizowanej problematyki jest to istotne, albowiem pozwany zlecił przeprowadzenie szkolenia praktycznego profesjonalnemu instruktorowi na podstawie umowy. Zatem zagadnienie to należało poddać analizie o czym poniżej. Zgodnie z art. 435 §1 KC prowadzący na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody (pary, gazu, elektryczności, paliw płynnych itp.) ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie lub mieniu, wyrządzoną komukolwiek przez ruch przedsiębiorstwa lub zakładu, chyba że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo **wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności**. Do grona **osób trzecich**, za które prowadzący przedsiębiorstwo ponosi odpowiedzialność należy każdy, kto w jakikolwiek sposób został włączony w ruch przedsiębiorstwa¹⁸. Dotyczy to osób włączonych w ten ruch przez samego prowadzącego przedsiębiorstwo (za jego przyzwoleniem, choćby dorozumianym)¹⁹. Osobami trzecimi w rozumieniu art. 435 § 1 KC są tylko takie podmioty, których nie łączy z przedsiębiorstwem żaden stosunek pracy i za które

¹⁵ I ACa 610/16, Legalis nr 2421439, Zob. szerzej: A. Konert, *Komentarz do art. 206 prawa lotniczego*, WK 2016, Lex 2024.

¹⁶ Wyrok SN z dnia 19 czerwca 2001 r., II UKN 424/00, Lex nr 49009.

¹⁷ Wyrok SN z dnia 14 lutego 2002 r., I PKN 853/00, Legalis nr 54404. Por. wyrok SN z 18 stycznia 2012 r., II PK 93/11, Legalis nr 4918161; wyrok Sądu Apelacyjnego w Białymstoku z dnia 30 maja 2018 r., III APa 1/18, Legalis nr 1822069; M. Strugała, *Komentarz do art. 435 KC.*, [w:] (red.), P. Machnikowski, *Zobowiązania. Część ogólna*, Warszawa 2024, Legalis 2024. Por. K. Panfil, *Komentarz do art.435 KC*, (red.), W. Borysiak, wyd. 32, Warszawa 2024, Legalis 2024; I. Długoszewska-Kruk, *Komentarz do art.435 KC*, (red.), M. Załucki, wyd. 3, Warszawa 2023, Legalis 2024.

¹⁸ M. Strugała, op. cit., s.11.

¹⁹ Ibidem.

przedsiębiorstwo nie odpowiada, a także takie, które nie są włączone w ruch przedsiębiorstwa, pozostające poza nim²⁰.

Instruktor prowadzący szkolenie na podstawie umowy zlecenie nie powinien być zaliczony do osób trzecich zgodnie z art. 435 § 1 KC.

W piśmiennictwie i judykaturze przyjmuje się, że zadośćuczynienie pieniężne za doznaną krzywdę ma charakter kompensacyjny. Zadośćuczynienie nie może mieć jedynie charakteru symbolicznego, ale też nie może być nadmierne w stosunku do krzywdy. Ponadto nie może być źródłem nieuzasadnionej korzyści majątkowej²¹. Wysokość zatem powinna być utrzymana w rozsądnych granicach odpowiadających aktualnym warunkom i przeciętnej stopie życiowej społeczeństwa. Powołanie się na tę potrzebę nie może prowadzić do podważenia kompensacyjnej funkcji zadośćuczynienia²². Rozmiar zadośćuczynienia pieniężnego za doznaną krzywdę może być odnoszony do stopy życiowej społeczeństwa, która tylko pośrednio może rzutować na umiarkowany jego wymiar i to w zasadzie bez względu na status społeczny oraz materialny poszkodowanego²³. Istotną rolę przy kształtowaniu wysokości zadośćuczynienia z art. 446 § 4 KC odgrywają takie czynniki jak: dramatyzm doznań osoby bliskiej, poczucie osamotnienia i pustki, cierpienia moralne i wstrząs psychiczny wywołany śmiercią osoby najbliższej, rodzaj i intensywność więzi łączącej **pokrzywdzonego ze zmarłym, wystąpienie zaburzeń będących skutkiem tego odejścia, roli w rodzinie pełnionej przez osobę zmarłą, stopień w jakim pokrzywdzony będzie umiał się znaleźć w nowej rzeczywistości i zdolności jej zaakceptowania, leczenie doznanej traumy, czy wiek pokrzywdzonego**²⁴. Podkreślić należy, że krzywdę doznaną w wyniku śmierci osoby bliskiej bardzo trudno ocenić i wyrazić w formie pieniężnej, a każdy przypadek powinien być traktowany indywidualnie z uwzględnieniem wszystkich okoliczności sprawy, przy czym ocena ta ma opierać się na kryteriach obiektywnych, a nie na wyłącznie subiektywnych odczuciach pokrzywdzonego²⁵. Zadośćuczynienie służy przede wszystkim kompensacji doznanej krzywdy przez złagodzenie cierpienia psychicznego wywołanego śmiercią osoby najbliższej. Ponadto ma pomóc pokrzywdzonemu w dostosowaniu się do zmiennej w związku z tym sytuacji²⁶.

²⁰ III APa 1/18, Legalis nr 1822069.

²¹ Wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z dnia 6 lipca 2016 r., I ACa 17/16, Legalis nr 1508793.

²² Postanowienie SN z dnia 14 października 2021 r., V CSKP 95/21, Legalis nr 2628740.

²³ Wyrok SN z dnia 3 czerwca 2011 r., III CSK 279/10, Legalis nr 442095.

²⁴ Por. także następujące orzecznictwo: wyrok SN z dnia 14 lutego 2008 r., II CSK 536/07, Legalis nr 156384; wyrok SN z dnia 26 listopada 2009 r., III CSK 62/09, Legalis nr 254069; wyrok SN z dnia 3 czerwca 2011 r., III CSK 279/10, Legalis nr 442095; wyrok SN z dnia 9 marca 2012 r., I CSK 282/11, Legalis nr 496871; wyrok SN z dnia 10 maja 2012 r., IV CSK 416/11, Legalis nr 511982; wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 28 listopada 2014 r., I ACa 566/14, Legalis nr 1242569.

²⁵ V CSKP 95/21, Legalis nr 2628740.

²⁶ V CSKP 95/21, Legalis nr 2628740.

Należy wyjaśnić, że za krzywdę powstałą wskutek śmierci poszkodowanego spowodowanej czynem niedozwolonym popełnionym przed dniem 3 sierpnia 2008 r. najbliższemu członkowi rodziny przysługuje zadośćuczynienie na podstawie art. 448 w związku z art. 24 § 1 KC²⁷.

W judykaturze zostało zaprezentowane stanowisko, że odszkodowanie, które można dochodzić na podstawie art. 446 § 3 KC ma charakter szczególny²⁸. Jego rozmiar jest uzależniony od oceny sytuacji materialnej osoby, która może dochodzić takiego świadczenia, a także pozostaje w znacznym stopniu niewymierny bądź trudny do jednoznacznego wykazania, co daje podstawę do twierdzenia, iż jego ustalenie przez sąd powinno być dokonane z uwzględnieniem sytuacji życiowej zainteresowanego²⁹. Zgodnie ze stanowiskiem judykatury pogorszenie sytuacji życiowej, o którym mowa w art. 446 § 3 KC, polega nie tylko na pogorszeniu obecnej sytuacji materialnej, ale obejmuje również przyszłe szkody majątkowe, często nieuchwytne lub trudne do obliczenia, niemniej prowadzące do znacznego pogorszenia sytuacji życiowej osoby najbliższej³⁰. Pogorszenie sytuacji życiowej zachodzi zarówno wtedy, gdy szkody spowodowane przez śmierć osoby najbliższej mają w pewnym stopniu charakter materialny, jak i wówczas, gdy szkody te takiego charakteru wprawdzie nie mają, lecz polegają na obiektywnym pogorszeniu pozycji życiowej danej osoby w świecie zewnętrznym³¹. Okoliczność, że powód upatruje pogorszenia swej sytuacji życiowej na skutek śmierci syna nie jest wystarczająca do uwzględnienia roszczenia powoda o odszkodowanie na gruncie art. 446 § 3 KC³².

Rozstrzygnięcie Sądu Okręgowego w Krośnie w zakresie roszczeń dla członków rodziny w postaci zadośćuczynienia za śmierć osoby bliskiej i stosowanego odszkodowania (art. 446 § 3 i 4 KC) zasługuje w pełni na aprobatę.

Aeroklub ponosi odpowiedzialność cywilną na zasadzie ryzyka za skutki śmiertelnego wypadku lotniczego na podstawie art. 206 i 207 PrLot w związku z art. 435 i 436 KC.

Aeroklub ponosi odpowiedzialność za działania instruktora ponieważ nie należy on do osób trzecich zgodnie art. 435 § 1 KC.

²⁷ Postanowienie składu 7 sędziów SN z dnia 27 czerwca 2014 r., III CZP 2/14, Legalis nr 994661.

²⁸ Wyrok SN z dnia 6 maja 2021 r., V CSKP 22/21, Legalis nr 2600905.

²⁹ V CSKP 22/21, Legalis nr 2600905.

³⁰ Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 7 kwietnia 2022 r., I ACa 1299/20, Legalis nr 3064058.

³¹ Wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z dnia 24 września 2020 r., V ACA 328/20, Legalis nr 2499415.

³² Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 5 października 2021 r., I ACa 478/19, Legalis nr 2631320. Zob. także: M. Kaliński, *Jednorazowe odszkodowanie dla najbliższych członków rodziny zmarłego (art. 446 § 3 KC)*, [w:] *Szkoda na osobie i jej naprawienie*, Warszawa 2021, Legalis 2024.

Członkom najbliższej rodziny zmarłego ucznia pilota przysługują roszczenia sprecyzowane w art. 446 KC m.in. stosowne odszkodowanie, zadośćuczynienie pieniężne za doznaną krzywdę.

Bibliografia

Literatura

- Długoszewska-Kruk I., *Komentarz do art.435 KC*, [w:] M. Załucki (red.), *Komentarz do kodeksu cywilnego*, wyd. 3, Warszawa 2023, Legalis 2024.
- Kaliński M., *Jednorazowe odszkodowanie dla najbliższych członków rodziny zmarłego (art. 446 § 3 KC)*, [w:] *Szkoda na osobie i jej naprawienie*, Warszawa 2021, Legalis 2024.
- Konert A., *Komentarz do art. 206 prawa lotniczego*, M. Żylicz (red.), WK 2016, Lex 2024 r.
- Panfil K., *Komentarz do art.435 KC*, W. Borysiak, (red. t.), wyd. 32, Warszawa 2024, Legalis 2024.
- Strugała M., *Komentarz do art.435 KC*, [w:] P. Machnikowski, (red.), *Zobowiązania. Część ogólna*, t. 2, Warszawa 2024, Legalis 2024.
- Wojciechowska K., *Prawo lotnicze. Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego. Komentarz do art. 206 prawa lotniczego*, Warszawa 2022, Legalis 2024 r.

Orzecznictwo

- Wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 28 listopada 2014 r., I ACa 566/14, Legalis nr 1242569.
- Wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z dnia 6 lipca 2016 r., I ACa 17/16, Legalis nr 1508793.
- Wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z dnia 17 października 2016 r., I ACa 610/16, Legalis nr 2421439.
- Wyrok Sądu Apelacyjnego w Białymstoku z dnia 30 maja 2018 r., III APa 1/18, Legalis nr 1822069.
- Wyrok Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia z 15 lipca 2020 r., I ACa 792/19, Legalis. 2471021.
- Wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z dnia 24 września 2020 r., V ACA 328/20, Legalis nr 2499415.
- Wyrok Sądu Okręgowego w Krośnie z dnia 13 stycznia 2021 r., I C 952/18.
- Wyrok Sąd Apelacyjnego w Warszawie z dnia 5 października 2021 r., I ACa 478/19, Legalis nr 2631320.
- Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 7 kwietnia 2022 r., I ACa 1299/200, Legalis nr 3064058.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 czerwca 2001 r., II UKN 424/00, Lex nr 49009.
Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 14 lutego 2002 r., I PKN 853/00, Legalis nr 54404.

Wyrok SN z dnia 14 lutego 2008 r., II CSK 536/07, Legalis nr 156384.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 listopada 2009 r., III CSK 62/09, Legalis nr 254069.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 września 2009 r., III CSK 14/09, Lex nr 533050.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 czerwca 2011r., III CSK 279/10, Legalis nr 442095.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 stycznia 2012 r., II PK 93/11, Legalis nr 491816.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 marca 2012r., I CSK 282/11, Legalis nr 496871.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 10 maja 2012r., IV CSK 416/11, Legalis nr 511982.

Postanowienie składu 7 sędziów SN z dnia 27 czerwca 2014 r., III CZP 2/14, Legalis nr 994661.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 31 maja 2017r., II PK 127/16, Lex nr 2329453.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 maja 2021 r., V CSKP 22/21, Legalis nr 2600905.

Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 14 października 2021r., V CSKP 95/21, Legalis nr 2628740.

Akty prawne

Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago 7 grudnia 1944 r., Dz. U z 1959 r. Nr 35, poz. 212.

Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, tekst jedn.: Dz. U. z 2024 r., poz. 731, 1222 z zm.

Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny, tekst jedn.: Dz. U. z 2024 r., poz.1061,1237 z zm.

Ustawa z dnia 6 czerwca 1997r. – Kodeks karny, tekst jedn.: Dz. U. z 2024 r. poz. 17, 1228 z zm.

Glosa

Konert A., Glosa do wyroku SN z dnia 4 września 2009 r., III CSK 14/09, LEX/el. 2011.

Źródła internetowe

<https://pkbwl.gov.pl/prawo/> [dostęp: 2.09.2024].

Gloss approving the judgment of the District Court in Krosno of January 13, 2021, file I C 952/18, civil liability of the Aero Club (Aviation Club) for the fatal accident of a student pilot

Abstract

The subject of this gloss is the judgment of the District Court in Krosno of January 13, 2021, file I C 952/18, regarding a fatal accident of a student pilot. This gloss presents arguments approving the position of the DC in Krosno. There were three important issues to be resolved in the commented judgment. **The first** and the most important one concerned determining whether the Flying Club (Aeroklub) is at all liable for a fatal aircraft accident, and if so, to what extent and on what legal basis. **The second** is whether the flight instructor belongs to the third parties for whom the Flying Club is not liable under Art. 435 § 1 of the Civil Code. **The third** if the members of the deceased's immediate family are entitled to claims in the form of relief for the death of a close relative and applicable compensation. After conducting research, the author determined that the Flying Club bears strict civil liability for the consequences of a fatal aviation accident pursuant to Art. 206 and 207 of the Aviation Law in connection with Art. 435 and 436 CC. The flight instructor is not a third party for whom the Flying Club is not liable under Art. 435 § 1 of the Civil Code. The closest family members of the deceased student pilot are entitled to claims specified in Art. 446 of the Civil Code, among others, appropriate compensation and pecuniary relief for the harm suffered.

Keywords: flight school liability, principle of risk, third party, instructor's liability, relief for the death of a closed relative.