

Konrad Garnowski*

Wątpliwości dotyczące stanu prawnego w odniesieniu do umowy krajowego lotniczego przewozu osób

Spis treści

- I. Wprowadzenie
- II. Regulacje prawa krajowego
 1. Źródła prawa
 2. Koncepcja wyłączenia stosowania prawa przewozowego do umowy krajowego lotniczego przewozu osób
 3. Koncepcja stosowania prawa przewozowego do umowy krajowego lotniczego przewozu osób
 4. Stanowisko pośrednie
- III. Akty prawa unijnego
 1. Źródła prawa stanowiące rozwinięcie unormowań konwencyjnych oraz konsekwencje przyjętej metody regulacji
 2. Źródła prawa unijnego o charakterze autonomicznym w stosunku do konwencji międzynarodowych
- IV. Konsekwencje unormowań – uprawnienia pasażerów w krajowych przewozach lotniczych
 1. Uprawnienia wynikające z prawa unijnego
 2. Możliwość odstąpienia od umowy na podstawie przepisów prawa krajowego
- V. Podsumowanie

Streszczenie

Celem artykułu jest przedstawienie regulacji mających zastosowanie do umów krajowego przewozu lotniczego osób. Autor przeprowadza analizę obowiązujących unormowań, zwracając uwagę na ich zróżnicowaną genezę i wzajemne oddziaływanie na siebie przepisów prawa krajowego, konwencji międzynarodowych oraz prawa Unii Europejskiej. Ponadto w artykule opisano praktyczne konsekwencje obowiązywania poszczególnych aktów prawnych, przejawiające się w przyznaniu pasażerom w krajowym przewozie lotniczym konkretnych uprawnień.

Niezależnie od powyższego, szczególną uwagę poświęcono pojawiającym się wątpliwościom co do przepisów prawa wewnętrznego mających zastosowanie do umowy krajowego przewozu lotniczego osób. Autor przedstawia problematykę związaną z obowiązującym na gruncie prawa przewozowego wyłączeniem spoza zakresu jego zastosowania przewozów lotniczych. Ponadto

* Mgr Konrad Garnowski, asystent w Katedrze Prawa Gospodarczego i Ubezpieczeń Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego; e-mail: konrad.garnowski@wzieu.pl.

omówiono skutki przyjęcia powyższej konstrukcji, zwracając uwagę na niejasną sytuację pasażerów w lotniczych przewozach krajowych w odniesieniu do możliwości odstąpienia od umowy na podstawie regulacji prawa przewozowego.

Słowa kluczowe: prawo lotnicze; krajowe przewozy lotnicze osób; prawa pasażerów.

JEL: K12, K15

I. Wprowadzenie

W obecnym stanie prawnym problematyka pasażerskich przewozów lotniczych jest uregulowana w wielu aktach prawnych o zróżnicowanej genezie, co stanowi przejaw pluralistycznego charakteru unormowania przewozów międzynarodowych i krajowych. Przeważająca większość tych aktów jest efektem aktywności legislacyjnej organów Unii Europejskiej, ale niezależnie od tego istotnym źródłem prawa w tym zakresie są również umowy międzynarodowe, przy czym wielopoziomowy charakter regulacji potęgowany jest przez odsyłanie do tych ostatnich przez prawodawcę unijnego¹. Sama umowa przewozu lotniczego została także uregulowana w pewnym zakresie w prawie polskim, choć w świetle dwóch pierwszych źródeł prawa regulacje wywodzące się wprost z przepisów krajowych nie mają tu decydującego znaczenia.

Opisany powyżej pluralistyczny charakter źródeł prawa powoduje wiele problemów praktycznych związanych z precyzyjnym ustaleniem praw i obowiązków stron umowy pasażerskiego przewozu lotniczego, a nawet z rozstrzygnięciem kwestii zupełnie podstawowej, sprowadzającej się do jednoznacznego ustalenia przepisów mających zastosowanie do tej kategorii umów. Celem niniejszego artykułu jest wskazanie regulacji właściwych dla krajowych przewozów lotniczych, ustalenie zakresu uprawnień przysługujących pasażerom, a także zwrócenie uwagi na możliwe kierunki rozwoju prawa w celu jego ujednoczenia i wyeliminowania istniejących luk.

II. Regulacje prawa krajowego

1. Źródła prawa

W związku z wejściem w życie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze² można było się spodziewać unormowania w tym akcie także kwestii związanych z umową przewozu lotniczego osób. Było to uzasadnione tłem historycznym, na jakim powstała powyższa ustawa. Po latach obowiązywania wyłącznie ustawy Prawo przewozowe³, ze względu na znaczne odrębności przewozów lotniczych w stosunku do przewozów drogowych podjęto bowiem decyzję o wyodrębnieniu regulacji związanych z tymi pierwszymi w samodzielnym, kompleksowym akcie prawnym (zob. szerzej: Stec, 2005, s. 31 i 34). Ustawa Prawo lotnicze miała z założenia uregulować zagadnienia zarówno publicznoprawne, jak i prywatnoprawne. Wraz z wprowadzeniem tego aktu dokonano nowelizacji art. 1 ustawy Prawo przewozowe, na podstawie której z jej zakresu zastosowania wyłączono przewóz lotniczy.

¹ W odniesieniu do pluralistycznego i multicytrycznego charakteru regulacji prawnej przewozu osób; por. szerzej: Wesolowski, 2016, s. 201–215.

² Ustawa z dnia 03.07.2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. 2002 Nr 130, poz. 1112); (dalej: ustawa Prawo lotnicze lub prawo lotnicze).

³ Ustawa z dnia 15.11.1984 r. – Prawo przewozowe (Dz.U. 1984 Nr 53, poz. 272); (dalej: ustawa Prawo Przewozowe lub prawo przewozowe).

Regulacje dotyczące umowy przewozu osób zawarte w prawie lotniczym okazały się jednak nader lakoniczne, ponieważ zgodnie z art. 205 ust. 1 tego aktu przyjęto, że „do umowy przewozu lotniczego, w tym czarteru lotniczego oraz do innych stosunków cywilnoprawnych związanych z przewozem lotniczym, nieuregulowanych przepisami niniejszej ustawy i umowami międzynarodowymi, stosuje się przepisy prawa cywilnego”. Jednocześnie na podstawie ust. 4 tego przepisu przyznano ministrowi właściwemu do spraw transportu uprawnienie do wprowadzenia do stosowania, w drodze rozporządzenia, postanowień umów międzynarodowych w odniesieniu do przewozów krajowych, z którego to uprawnienia minister jednak nie skorzystał. Naturalną konsekwencją przyjęcia powyższego rozwiązania było powstanie pytania o to, jakie konkretnie przepisy prawa krajowego powinny być stosowane do umowy krajowego przewozu lotniczego osób. O ile bowiem przewozy międzynarodowe są przedmiotem regulacji konwencji międzynarodowych, o tyle wątpliwości budzi zakres uregulowania i źródła prawa dotyczące przewozów krajowych. Do chwili obecnej nie udało się wypracować jednolitego stanowiska i zauważalne są w tym zakresie dwa przeciwstawne poglądy.

2. Koncepcja wyłączenia stosowania prawa przewozowego do umowy krajowego lotniczego przewozu osób

Obydwa z zasygnalizowanych powyżej stanowisk oparte są na wstępnym założeniu, że skoro art. 205 ust. 1 prawa lotniczego odsyła do przepisów prawa cywilnego⁴, to oznacza to konieczność stosowania nie tylko kodeksu cywilnego⁵, lecz także wszelkich innych aktów prawnych mieszczących się w sferze prawa cywilnego. Zgodnie z pierwszym poglądem przyjmuje się, że z powyższego zakresu konieczne jest wyłączenie prawa przewozowego, co wynika z tego, że pomimo ogólnego odesłania do prawa cywilnego, wyłączenie stosowania tego aktu wynika wprost ze znowelizowanej treści art. 1 prawa przewozowego (Dąbrowski, 2014, s. 78; Szanciło, 2013, s. 27–28; Żylicz, 2002, s. 376). Akceptacja tej tezy prowadzi jednak do wniosku, że jedynymi regulacjami wewnętrznymi z zakresu prawa przewozowego mającymi zastosowanie do umowy krajowego przewozu lotniczego byłyby przepisy kodeksowe, które w zakresie przewozu osób obejmują zaledwie trzy jednostki redakcyjne (art. 776–778 k.c.).

W tym miejscu należy zwrócić uwagę na charakter przepisów o umowie przewozu zawartych w kodeksie cywilnym. Założeniem ustawodawcy było to, aby wobec braku możliwości kompleksowego unormowania wszystkich rodzajów transportu, w tym akcie prawnym stworzyć jedynie pewne ogólne ramy funkcjonowania umowy przewozu i uregulować kwestie o znaczeniu zupełnie fundamentalnym, odnoszące się wspólnie do wszystkich rodzajów przewozu. Poszczególne rodzaje transportu miały natomiast zostać unormowane szczegółowo w aktach wyodrębnionych ze względu na kryterium gałęziowe, a ich regulacje miały uwzględniać specyfikę techniczną i ekonomiczną danego rodzaju transportu. Poza wąskim uregulowaniem umowy przewozu w kodeksie cywilnym najgłębszy wyraz znalazło to w przyjętej zasadzie subsydiarnego stosowania przepisów kodeksowych (Gniewek, 2008, s. 1261), zgodnie z którą stosuje się je „do przewozu w zakresie poszczególnych rodzajów transportu tylko o tyle, o ile przewóz ten nie jest uregulowany odrębnymi

⁴ Analogiczne odesłanie zawarte zostało w art. 1 § 2 ustawy z dnia 18.09.2001 r. – Kodeks morski, natomiast odmienna regulacja znalazła się w art. 87 ust. 1 ustawy z dnia 23.11.2012 r. – Prawo pocztowe, gdzie odsyła się jedynie do kodeksu cywilnego, co nie wyklucza jednak jednoznacznie stosowania innych przepisów prawa cywilnego, choćby ze względu na odesłanie zawarte w art. 775 k.c.

⁵ Ustawa z dnia 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny (Dz.U. 1964 Nr 16, poz. 93); (dalej: kodeks cywilny).

przepisami” (art. 775 k.c.). W związku z tym zwraca się uwagę na marginalne zastosowanie przepisów kodeksowych i ich niewielkie znaczenie praktyczne, co wynika choćby z tego, że zasadniczo mają one charakter dyspozytywny (por. Stec, 2005, s. 34). Ponadto w przypadku przewozu osób zakres uregulowania jest wręcz szczytkowy, przy czym przedmiotem regulacji są w części kwestie o znaczeniu bagatelny⁶.

W tym kontekście w pełni uzasadniona wydaje się zatem przyjęta konstrukcja, oparta na założeniu unormowania poszczególnych rodzajów przewozu w sposób wyczerpujący w sektorowych aktach prawnych. Przyjęcie przedstawionego powyżej poglądu co do wyłączenia stosowania prawa przewozowego w odniesieniu do umowy krajowego lotniczego przewozu osób i konieczności stosowania wyłącznie kodeksu cywilnego prowadziłoby natomiast do sytuacji, w której analizowany typ umowy przewozu byłby uregulowany wyłącznie przez przepisy o charakterze podstawowym, a jednocześnie doszłoby do pozbawienia go niezbędnej w każdej dziedzinie transportu nadbudowy i rozwinięcia, uwzględniających jego specyfikę.

3. Koncepcja stosowania prawa przewozowego do umowy krajowego lotniczego przewozu osób

Przedstawiony powyżej problem nie powstaje w przypadku akceptacji stanowiska opozycyjnego, zgodnie z którym przepisy prawa przewozowego powinno stosować się także do umowy krajowego przewozu lotniczego. W tym przypadku wniosek ten wyprowadza się z okoliczności, że skoro w prawie lotniczym zawarto odesłanie do prawa cywilnego, a nie tylko do kodeksu cywilnego, to zakresem tego odesłania winno być objęte również prawo przewozowe, pomimo wyłączenia zawartego w art. 1 prawa przewozowego. Co więcej, będzie ono miało pierwszeństwo przed pozostałymi przepisami prawa cywilnego, a dopiero w braku odpowiednich uregulowań, zgodnie z zasadą subsydiarności, możliwe będzie odwołanie się do przepisów kodeksowych (Stec, 2005, s. 38). Zwolennicy tego poglądu zwracają uwagę na kontekst historyczny, podkreślając, że stan taki istniał już w przeszłości, skoro prawo przewozowe aż do wejścia w życie prawa lotniczego miało bezpośrednie zastosowanie do krajowych przewozów lotniczych. Uwzględnienie tej argumentacji prowadziłoby jednak do wniosku, że zasadnicze kwestie związane z umową krajowego lotniczego przewozu osób nie uległy zmianie skoro i tak, pomimo wejścia w życie prawa lotniczego, w dalszym ciągu stosuje się do nich przepisy prawa przewozowego.

Ponadto przeciwko powyższemu pogładowi przemawia okoliczność, że jeśli prawo lotnicze stanowi gałąź transportu wyodrębnioną w autonomicznym akcie prawnym, to przy uwzględnieniu wyrażonego wprost wyłączenia ustawy Prawo przewozowe, odwoływanie się do tego aktu w zakresie umowy lotniczego przewozu osób byłoby nie do zaakceptowania. Z drugiej jednak strony stosowanie wyłącznie kodeksu cywilnego prowadzi do ograniczenia materii normatywnej do tego stopnia, że można mieć wątpliwość czy spełnione zostałyby wymogi niezbędne dla uznania rozpatrywanej kwestii za uregulowaną choćby w podstawowym zakresie, szczególnie przy uwzględnieniu powszechności i doniosłości kwestii związanych z zawieraniem tego rodzaju umów.

⁶ Przykładowo art. 776 kodeksu cywilnego dotyczy uprawnienia podróżnych do odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny odpowiadających rodzajowi transportu.

4. Stanowisko pośrednie

Dążąc do wykładni zmierzającej do uzupełnienia unormowań dotyczących krajowych przewozów lotniczych o przepisy wykraczające poza regulacje kodeksowe, w przekonaniu autora niniejszego artykułu można rozważyć przyjęcie koncepcji opartej na założeniu, że wyłączenie stosowania prawa przewozowego do przewozów lotniczych zawarte w art. 1 tej ustawy ma jedynie charakter ogólnej zasady. Wiąże się to ze wspomnianym już wyodrębnieniem tych przewozów jako samodzielnej gałęzi transportu i przyjęciem, że całokształt zagadnień związanych z przewozami lotniczymi ma być regulowany w prawie lotniczym. Zasada ta mogłaby jednak doznawać pewnych ograniczeń, a jako jedno z nich można potraktować właśnie odesłanie zawarte w art. 205 ust. 1 prawa lotniczego, dotyczące umowy krajowego przewozu lotniczego (a nie wszystkich zagadnień związanych z przewozami lotniczymi). Przy uwzględnieniu szerokiego zakresu odesłania, odnoszącego się do prawa cywilnego jako całości i uznaniu powyższego przepisu za *lex specialis* w stosunku do ogólnej zasady wynikającej z art. 1 prawa przewozowego możliwe byłoby zatem uznanie, że te przepisy zawarte w prawie przewozowym, które dotyczą umowy przewozu mogą być stosowane także do umów przewozu lotniczego, pomimo ogólnego wyłączenia przewozów lotniczych spod reżimu prawa przewozowego. Akceptacja takiego stanowiska pozwoliłaby na wyeliminowanie problemu niedostatecznego uregulowania umowy przewozu lotniczego na skutek stosowania samych tylko przepisów Kodeksu cywilnego.

III. Akty prawa unijnego

1. Źródła prawa stanowiące rozwinięcie unormowań konwencyjnych oraz konsekwencje przyjętej metody regulacji

Poza przywołanymi przepisami prawa wewnętrznego z perspektywy krajowego lotniczego przewozu osób istotne są także regulacje zawarte w rozporządzeniach organów Unii Europejskiej. Pierwszym aktem o doniosłym znaczeniu praktycznym jest rozporządzenie nr 2027/97⁷, na podstawie którego rozszerzono uprawnienia pasażerów wynikające z konwencji warszawskiej⁸, m.in. znosząc limity wysokości odszkodowania za szkodę na osobie (art. 3 ust. 1 lit. a) oraz wprowadzając obowiązek wypłaty zaliczki osobie poszkodowanej (art. 5). Rozporządzenie 2027/97 zostało zmienione na mocy rozporządzenia nr 889/2002⁹, które było związane z wejściem w życie konwencji montrealskiej¹⁰, zastępującej obowiązującą wcześniej konwencję warszawską. W aktualnym stanie prawnym istotną kwestią wynikającą z obowiązywania rozporządzenia 889/2002 jest to, że na mocy art. 1 tego aktu implementowano postanowienia konwencji montrealskiej nie tylko w odniesieniu do przewozów międzynarodowych, lecz także do wewnętrznych przewozów

⁷ Rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 09.10.1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną (Dz. Urz. WE L 285 z 17.10.1997, str. 1); (dalej: rozporządzenie 2027/97).

⁸ Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie 12.10.1929 r. (Dz.U. 1933 Nr 8, poz. 49, sprost. Dz.U. 1934 Nr 78, poz. 737), zmieniona Protokołem podpisanym w Hadze 28.09.1955 r. (Dz.U. 1963 Nr 33, poz. 189), Konwencją uzupełniająca konwencję warszawską, o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez inną osobę niż przewoźnik umowy, sporządzona w Guadalajarze 18.09.1961 r. (Dz.U. 1965 Nr 25, poz. 167); (dalej: konwencja warszawska).

⁹ Rozporządzenie (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13.05.2002 r. zmieniające rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych (Dz.U. L 140 z 30.5.2002, str. 2); (dalej: rozporządzenie 889/2002).

¹⁰ Konwencja o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzona w Montrealu 28.05.1999 r. (Dz.U. 2007 Nr 37, poz. 235); (dalej: konwencja montrealaska).

lotniczych każdego państwa członkowskiego¹¹. Rozwiązanie to podyktowane było dążeniem do zrównania stopnia ochrony pasażerów oraz wprowadzenia jednolitej odpowiedzialności przewoźników lotniczych w transporcie międzynarodowym i krajowym¹². W związku z tym ustalono, że odpowiedzialność przewoźnika krajowego i międzynarodowego w odniesieniu do pasażerów i ich bagaży podlega postanowieniom konwencji montrealskiej¹³, a dodatkowo prawodawca unijny rozszerzył uprawnienia podróżnych w stosunku do tych wynikających z rozporządzenia 2027/97¹⁴.

W konsekwencji powyższego we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej w pierwszej kolejności należy stosować przepisy konwencji montrealskiej na skutek odesłania do nich na mocy rozporządzenia jako aktu obowiązującego wprost i bezpośrednio, a dopiero wobec braku odpowiednich regulacji można rozważać zastosowanie prawa krajowego (Wesołowski, 2014, s. 403). Z perspektywy wewnętrznych regulacji obowiązujących na terenie Rzeczypospolitej Polskiej wydaje się, że o ile przyznanie ministrowi właściwemu do spraw transportu uprawnienia do rozszerzenia stosowania konwencji międzynarodowych do przewozów krajowych (art. 205 ust. 4 prawa lotniczego) mogło być uzasadnione w czasie wejścia w życie ustawy (2002 r.), o tyle kwestia ta uległa istotnej zmianie z chwilą akcesji Polski do Unii Europejskiej z dniem 1 maja 2004 r. W związku z przyjęciem przez Polskę całego *acquis communautaire*, w tym przepisów prawa pochodnego, na podstawie samego tylko rozporządzenia 889/2002 do przewozów krajowych zastosowanie znajdują także regulacje konwencji montrealskiej, będącej aktem prawnym o kluczowym znaczeniu wśród regulacji międzynarodowych dotyczących transportu lotniczego. Delegacja zawarta w art. 205 ust. 4 ustawy Prawo lotnicze w zakresie odpowiedzialności przewoźnika z tytułu przewozu pasażerów i ich bagaży obecnie stanowi zatem *superfluum*, ponieważ odnośne przepisy konwencji międzynarodowych i tak mają zastosowanie, niezależnie od tego czy odpowiednie rozporządzenie krajowe zostałyby wydane, czy też nie.

Należy przy tym zastrzec, że rozporządzenie 889/2002 odnosi się jedynie do przewoźników lotniczych Wspólnoty. Zgodnie z art. 2 ust. 1 lit. b rozporządzenia 889/2002 pojęcie to oznacza „przewoźnika lotniczego z ważną licencją na działalność udzieloną przez państwo członkowskie zgodnie z przepisami rozporządzenia (EWG) nr 2407/92”¹⁵. Ostatni przywołany akt został zastąpiony rozporządzeniem nr 1008/2008¹⁶, które przewiduje generalny wymóg posiadania koncesji (licencji) na wykonywanie przewozów lotniczych we Wspólnocie, wprowadzając jednak pewne wyjątki. Obowiązek jej posiadania nie dotyczy mianowicie przypadków wykonywania przewozów lotniczych statkiem powietrznym bez napędu silnikowego lub ultralekkim statkiem powietrznym

¹¹ Przyjęta technika legislacyjna jest jednak odmienna od tej zastosowanej w odniesieniu do przewozów kolejowych. W rozporządzeniu (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiej i Rady z dnia 23.10.2007 r. dotyczącym praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym również zastosowano odesłanie do konwencji międzynarodowej, choć w tym przypadku jako załącznik do rozporządzenia wskazano wyciąg z konwencji, tj. z Załącznika A - Przepisów ujednoczonych o umowie międzynarodowego przewozu osób i bagaży kolejami (CIV) do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 09.05.1980 r., ze zmianami zawartymi w Protokole wprowadzającym zmiany do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 03.06.1999 r.

¹² Wynika to z pkt 7–8 i 13 preambuły do rozporządzenia 889/2002.

¹³ Odmiennie niż w przypadku rozporządzenia 2027/97, które nie odsyłało wprost do przepisów konwencji warszawskiej, choć w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich podkreślono komplementarność i równorzędność tych dwóch aktów (por. wyr. z dnia 22.10.2009 r. w sprawie C-301/08 (*Irene Bogiatzi przeciwko Deutscher Luftpool, Société Luxair, Société luxembourgeoise de navigation érienne SA, Wspólnotom Europejskim, Wielkiemu Księstwu Luksemburga, Foyer Assurances SA*, Dz. Urz. UE C 236 z 13.09.2008, s. 9/2).

¹⁴ Na temat ewolucji regulacji unijnych dotyczących ochrony pasażerów lotniczych zob. szerzej Gospodarek, 2011, s. 8.

¹⁵ W odniesieniu do definicji przewoźnika lotniczego por. także: Konert, 2010, s. 76 i n.

¹⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiej i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24.09.2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008 r., str. 3); (dalej: rozporządzenie 1008/2008).

o napędzie silnikowym¹⁷, a także lotów lokalnych¹⁸. W związku z tym można wyobrazić sobie sytuację, w której podmiot wykonujący jedynie przewozy lotnicze objęte powyższym zwolnieniem, w związku z brakiem koncesji nie posiada statusu przewoźnika lotniczego Wspólnoty. W konsekwencji regulacje rozporządzenia 889/2002 zasadniczo nie będą miały zastosowania do zawieranych przez niego umów przewozu lotniczego osób.

2. Źródła prawa unijnego o charakterze autonomicznym w stosunku do konwencji międzynarodowych

Niezależnie od powyższych rozporządzeń inkorporujących regulacje konwencyjne do prawa unijnego, prawodawca unijny wprowadził także przepisy przyznające pewne uprawnienia pasażerom lotniczym w sposób autonomiczny, w oderwaniu od regulacji konwencji międzynarodowych (por. Ambrożuk, 2014, s. 12). Dotyczy to w szczególności rozporządzenia 261/2004¹⁹, określającego szereg uprawnień pasażerów w razie odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub opóźnienia lotów, a także rozporządzenia 1107/2006²⁰, dotyczącego uprawnień pasażerów niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. Niektóre uprawnienia wynikają także z rozporządzenia nr 1008/2008, regulującego głównie zasady wykonywania przewozów lotniczych z perspektywy obowiązków administracyjnych, choć w konsekwencji dotyczącego też indywidualnej sytuacji pasażerów. Wszystkie powyższe rozporządzenia unijne mają bezpośrednie zastosowanie zarówno do przewozów międzynarodowych, jak i krajowych, bowiem zgodnie z tendencją wyznaczoną rozporządzeniem 889/2002, ich regulacje co do zasady nie różnicują sytuacji pasażerów w zależności od tego czy przewóz ma charakter transgraniczny.

IV. Konsekwencje unormowań – uprawnienia pasażerów w krajowych przewozach lotniczych

1. Uprawnienia wynikające z prawa unijnego

Obowiązywanie powyższych aktów prawnych w odniesieniu do krajowych przewozów lotniczych skutkuje przyznaniem pasażerom szeregu uprawnień, których zakres w znacznej części pokrywa się z uprawnieniami pasażerów w lotach międzynarodowych, choć przysługiwanie niektórych z nich może budzić wątpliwości. W odniesieniu jednak do uprawnień, które takich wątpliwości nie budzą jako pierwsze należy wskazać prawo do informacji, przejawiające się w obowiązku przewoźnika do udostępniania pasażerom wyciągu z najważniejszych przepisów regulujących odpowiedzialność z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu²¹, a także do dostarczenia na piśmie informacji o stosowanej granicy odpowiedzialności na wypadek śmierci lub uszkodzenia ciała, jeżeli taka granica istnieje oraz stosowanej granicy odpowiedzialności przewoźnika na wypadek zniszczenia, utraty lub uszkodzenia bagażu²². W zakresie wymogów informacyjnych na prze-

¹⁷ Art. 3 ust. 3 lit. a rozporządzenia 1008/2008.

¹⁸ Art. 3 ust. 3 lit. b rozporządzenia 1008/2008, przy czym zgodnie z art. 2 pkt 6 lot lokalny oznacza „lot nieobejmujący przewozu pasażerów, poczty lub ładunków pomiędzy różnymi portami lotniczymi lub innymi zatwierdzonymi miejscami do lądowania”.

¹⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 261/2004 z dnia 11.02.2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w razie odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz. Urz. UE L 46 z 17.02.2004, str. 1); (dalej: rozporządzenie 261/2004).

²⁰ Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z 05.07.2006 w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (Dz. Urz. UE L 204 z 26.07.2006, str. 1); (dalej: rozporządzenie 1107/2006).

²¹ Art. 6 ust. 1 rozporządzenia 889/2002.

²² Art. 6 ust. 2 rozporządzenia 889/2002.

woźniku spoczywa także obowiązek publikowania obowiązujących warunków przewozu, taryf lotniczych i stawek lotniczych, a w razie zakupu biletu – wskazania ostatecznego kosztu podróży wraz z wyszczególnieniem poszczególnych składników, obejmujących podatki i dopłaty, przy czym zgoda klienta na te ostatnie musi być wyrażana na zasadzie opcjonalnej (*opt-in*)²³. Ponadto dalej idące obowiązki informacyjne spoczywają także na przewoźniku w odniesieniu do osób niepełnosprawnych, a dodatkowo wobec tej kategorii osób wprowadzono również szereg obowiązków związanych z udzielaniem bezpłatnej pomocy²⁴.

Następnie należy zwrócić uwagę, że zgodnie z rozporządzeniem 261/2004 szereg uprawnień powstaje po stronie pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład, odwołania lub opóźnienia lotu. W razie odmowy przyjęcia na pokład podróżnym przysługuje, co do zasady, tzw. prawo do opieki²⁵. Ponadto pasażerom przyznano prawo do zryczałtowanego odszkodowania, które dla lotów do 1.500 km²⁶ wynosi 250 euro, przy czym jeśli zaproponowano odpowiedni lot alternatywny, wysokość odszkodowania może zostać zmniejszona²⁷. Ostatnim z uprawnień w przypadku odmowy przyjęcia na pokład jest prawo do zwrotu należności za bilet albo zmiany planu podróży, w ramach którego pasażer może według własnego uznania dokonać wyboru pomiędzy zwrotem kosztów biletu wraz z ewentualnym lotem powrotnym a zmianą planu podróży do miejsca docelowego na porównywalnych warunkach, w zależności od dostępności wolnych miejsc²⁸.

W przypadku odwołania lotu pasażerom będzie przede wszystkim przysługiwało prawo do zwrotu należności za bilet albo zmiany planu podróży w zakresie takim samym, jak w przypadku odmowy wstępu na pokład²⁹. Ponadto przysługuje im prawo do opieki, przy czym możliwość żądania zakwaterowania i transportu pomiędzy lotniskiem a miejscem zakwaterowania będzie uzależniona od tego czy racjonalnie spodziewany start nowego lotu ma nastąpić co najmniej jeden dzień po planowanym starcie odwołanego lotu³⁰. Niezależnie od powyższego istnieje także możliwość żądania odszkodowania we wskazanej powyżej kwocie, chyba że pasażer zostanie poinformowany o odwołaniu z odpowiednim wyprzedzeniem albo jeśli przewoźnik dowiedzie, że odwołanie było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków³¹.

W sytuacji opóźnienia lotu na trasie do 1.500 km wynoszącego co najmniej 2 godziny pasażerom przysługuje prawo do opieki w zakresie analogicznym do przypadku odwołania lotu, a dodatkowo w razie opóźnienia wynoszącego co najmniej 5 godzin mają oni także możliwość zażądania zwrotu kosztów biletu wraz z ewentualnym lotem powrotnym³², choć odmiennie niż w dwóch poprzednich sytuacjach, nie przyznano tu alternatywny w postaci możliwości zmiany planu podróży. Ponadto należy zwrócić uwagę, że wprawdzie rozporządzenie 261/2004 nie przyznaje wprost uprawnienia do żądania odszkodowania w razie opóźnienia, ograniczając je wyłącznie do

²³ Art. 23 rozporządzenia 1008/2008.

²⁴ Art. 4 i n. rozporządzenia 1107/2006.

²⁵ Zgodnie z art. 4 w zw. z art. 9 rozporządzenia 261/2004 prawo to obejmuje możliwość otrzymania bezpłatnych posiłków i napojów, zakwaterowania oraz skorzystania ze środków komunikacji.

²⁶ Co niewątpliwie będzie regułą przy lotach na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej.

²⁷ Art. 4 w zw. z art. 7 rozporządzenia 261/2004.

²⁸ Art. 4 w zw. z art. 8 rozporządzenia 261/2004.

²⁹ Art. 5 w zw. z art. 8 rozporządzenia 261/2004.

³⁰ Art. 5 w zw. z art. 9 rozporządzenia 261/2004.

³¹ W odniesieniu do możliwości zwolnienia przewoźnika z odpowiedzialności por. szerzej: Konert, 2010, s. 231 i n.

³² Art. 6 w zw. z art. 8 i 9 rozporządzenia 261/2004.

przypadków odmowy przyjęcia na pokład i odwołania lotu, niemniej jednak w szeroko omawianym wyroku z dnia 19 listopada 2009 r.³³ Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej przyznał analogiczne uprawnienie także pasażerom lotów opóźnionych, o ile przybędą do miejsca docelowego trzy godziny lub więcej po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu.

Poza powyższymi uprawnieniami o charakterze autonomicznym w stosunku do regulacji konwencji montrealskiej, pasażerom przewoźników lotniczych przysługują także roszczenia stanowiące rozwinięcie uprawnień wynikających z tejże konwencji. Przykładowo można wskazać, że zgodnie z przywołanym już rozporządzeniem 889/2002, w odniesieniu do szkód na osobie, wyłączono możliwość kwestionowania odpowiedzialności przewoźnika przy szkodach związanych z wypadkiem lotniczym nieprzekraczających 100.000 SDR oraz ustalono minimalną kwotę wypłacanej zaliczki na 16.000 SDR³⁴. W tym kontekście nie ulega wątpliwości, że dla zachowania spójności systemu regulacji lotniczego przewozu osób konieczne było rozszerzenie stosowania konwencji montrealskiej do przewozów krajowych. W odmiennym przypadku do przewozów krajowych miałyby zastosowanie same tylko przepisy unijne, które stanowią uzupełnienie regulacji o charakterze podstawowym, zawartych w konwencji montrealskiej.

2. Możliwość odstąpienia od umowy na podstawie przepisów prawa krajowego

Niezależnie od powyższego, mniej klarowna wydaje się sytuacja w odniesieniu do możliwości odstąpienia przez pasażera od umowy krajowego przewozu lotniczego. Nie ulega wątpliwości, że prawo takie będzie przysługiwać np. w przypadku podwyższenia ceny przez przewoźnika już po zawarciu umowy. Postanowienia przeciwne, podobnie jak przyznanie uprawnienia do określenia ceny po zawarciu umowy bez możliwości odstąpienia od umowy stanowiłoby klauzulę abuzywną wskazaną wprost w art. 385³ pkt 20 kodeksu cywilnego. Prawo odstąpienia będzie także przysługiwać pasażerowi na podstawie rozporządzenia 261/2004 w razie odmowy przyjęcia na pokład (art. 4 ust. 3) lub w razie wystąpienia opóźnienia przekraczającego 5 godzin (art. 6 ust. 1 *in fine*)³⁵. Nie jest jednak jasne czy odstąpienie będzie możliwe także w sytuacjach, w których nie wystąpią jakiegokolwiek okoliczności leżące po stronie przewoźnika. Pomimo że podróżny nierzadko będzie występował w roli konsumenta, nie będzie mógł skorzystać z uprawnienia do odstąpienia od umowy wynikającego z art. 27 ustawy z dnia 30 maja 2014 r. o prawach konsumenta³⁶, na podstawie art. 3 ust. 1 pkt 4 tejże ustawy wyłączono bowiem spod zakresu jej zastosowania wszelkie umowy przewozu, a więc także przewozu lotniczego.

Należy jednak zwrócić uwagę, że uprawnienie do odstąpienia przysługuje na gruncie prawa przewozowego, którego art. 17 ust. 1 stanowi, że podróżny może zmienić umowę przewozu lub odstąpić od niej przed rozpoczęciem podróży albo w miejscu zatrzymania środka transportowego na drodze przewozu. Jednym z dwóch uprawnień podróżnego jest zatem możliwość dokonania jednostronnej czynności prawnej³⁷, prowadzącej do wygaśnięcia stosunku prawnego, i to ze skutkiem *ex tunc*, przy czym podróżny nie musi podawać przyczyn odstąpienia (Ambrożuk,

³³ Wyr. w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07 (*Sturgeon i in.*, Dz. Urz. UE C 24 z 30.01.2010, s. 4/2).

³⁴ Kwota ta została podwyższona w stosunku do obowiązującej na podstawie rozporządzenia 2027/97 kwoty 15.000 SDR.

³⁵ W przypadku odmowy wstępu na pokład uprawnienie to przysługuje alternatywnie w stosunku do możliwości żądania lotu powrotnego do pierwszego miejsca odlotu w najwcześniejszym możliwym terminie lub późniejszym terminie dogodnym dla pasażera.

³⁶ Dz. U. 2014, poz. 827 ze zm.

³⁷ Kwestia jednostronnego charakteru tej czynności prawnej nie jest jednak postrzegana jednolicie, por. Szancilo, 2008, s. 107 wraz z przywołaną tam literaturą.

Dąbrowski, Wesołowski, 2014, s. 87). W konsekwencji konieczny staje się zwrot należności stosownie do niewykorzystanego świadczenia, po potrąceniu ewentualnego odstępnego. Gdyby zaakceptować zaprezentowaną wcześniej koncepcję stosowania przepisów prawa przewozowego także do umowy krajowego przewozu lotniczego osób, to należałoby uznać, że w konsekwencji pasażerowi przewoźnika lotniczego również przysługiwałoby ustawowe prawo do odstąpienia od umowy. Ze względu jednak na specyfikę przewozów lotniczych dotyczyłoby to raczej sytuacji odstąpienia przed rozpoczęciem podróży niż w miejscu zatrzymania środka transportowego na drodze przewozu, choćby z tego względu, że przy przewozach krajowych śródlądowanie będzie sytuacją zupełnie sporadyczną.

Jeszcze więcej trudności praktycznych powstałoby w przypadku skorzystania przez pasażera przewoźnika lotniczego z drugiego z uprawnień, obejmującego możliwość żądania zmiany umowy. W odniesieniu do przewoźników drogowych wskazuje się, że uprawnienie to powinno być postrzegane przez pryzmat dwóch istotnych przesłanek, a mianowicie rzeczywistych możliwości eksploatacyjnych przewoźnika oraz uprawnień nabytych przez innych podróżnych (Ambrożuk i in., 2014, s. 89; Szanciło, 2008, s. 108–109). Przeniesienie powyższego poglądu na grunt przewozów lotniczych prowadziłoby do wniosku, że w praktyce realizacja uprawnień wynikających z tego przepisu byłaby najczęściej niemożliwa. O ile bowiem w przypadku transportu drogowego dopuszczalna wydaje się np. zmiana terminu odjazdu lub miejsca przeznaczenia (art. 17 ust. 2 pkt 1 i 2 prawa przewozowego), o tyle byłoby to nierealne w przypadku przewozów lotniczych. Można ewentualnie rozważyć kwestie związane ze zmianą klasy środka transportu (art. 17 ust. 2 pkt 3 prawa przewozowego), choć ze względu na to, że zazwyczaj umowy przewozu lotniczego zawierane są ze znacznym wyprzedzeniem czasowym, w praktyce również może okazać się to trudne.

V. Podsumowanie

Jak wynika z powyższych rozważań, przy obecnym stanie legislacji nie jest jasne, jakie przepisy mają zastosowanie do umowy krajowego przewozu lotniczego osób. Wprawdzie stosowanie przepisów aktów prawa unijnego nie budzi większych wątpliwości i w tym zakresie ich bezpośrednie obowiązywanie jest oczywiste, niemniej jednak można mieć poważne wątpliwości co do przepisów krajowych, które mają uzupełniające zastosowanie do kwestii nieuregulowanych prawem wspólnotowym, a w konsekwencji także konwencyjnym.

Najbardziej doniosłe znaczenie będzie miała przy tym kwestia możliwości odstąpienia od umowy przewozu przez pasażera. Mając na uwadze powszechność zawierania umów przewozu lotniczego wskazane byłoby jednoznaczne rozstrzygnięcie tego zagadnienia. W obecnym stanie możliwość stosowania ustawy Prawo przewozowe do krajowych przewozów lotniczych nie jest bowiem oczywista, a przedstawiona powyżej koncepcja umożliwiająca jej stosowanie nie jest pozbawiona wad. Należy jednak zaznaczyć, że rozszerzenie stosowania prawa przewozowego do lotniczego przewozu osób na terenie kraju prowadziłoby do dekompozycji systemu na skutek zróżnicowania uprawnień pasażerów lotów krajowych i międzynarodowych. Tym ostatnim uprawnienie do odstąpienia lub zmiany umowy na podstawie art. 17 ustawy Prawo przewozowe w ogóle nie mogłoby przysługiwać, ponieważ akt ten z zasady nie ma zastosowania do przewozów międzynarodowych, a takie zróżnicowanie niewątpliwie kłóciłoby się z konsekwentnie wdrażaną przez prawodawcę unijnego koncepcją zrównania sytuacji tych dwóch kategorii pasażerów.

Bibliografia

- Ambrożuk, D. (2014). Kształtowanie się europejskiego prawa przewozu osób. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego We Wrocławiu*, (362). <https://doi.org/10.15611/pn.2014.362.01>
- Ambrożuk, D., Dąbrowski, D. i Wesołowski, K. (2014). *Prawo przewozowe: komentarz* (Stan prawny na 4 lutego 2014 r). Warszawa: Wolters Kluwer.
- Dąbrowski, D. (2014). Potrzeba zmian w krajowym prawie przewozowym. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego We Wrocławiu*, (362). <https://doi.org/10.15611/pn.2014.362.06>
- Gniewek, E. i Burian, B. (2008). *Kodeks cywilny: komentarz* (3. wyd). Warszawa: Beck.
- Gospodarek, J. (2011). Cel i zakres ochrony konsumenta na rynku usług transportowych w świetle prawa Unii Europejskiej. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego – Problemy Zarządzania, Finansów i Marketingu*, (694).
- Konert, A. (2010). *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego* (wyd. 1). Warszawa: Oficyna Wolters Kluwer Polska.
- Stec, M. (2005). *Umowa przewozu w transporcie towarowym* (wyd. 1). Kraków: Zakamycze.
- Szanciło, T. (2008). *Prawo przewozowe: komentarz*. Warszawa: Beck.
- Szanciło, T. (2013). *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika przy przewozie drogowym przesyłek towarowych*. Warszawa: Beck.
- Wesołowski, K. (2014). Konsekwencje sposobu unormowania ochrony pasażerów w prawie Unii Europejskiej. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego We Wrocławiu*, (362). <https://doi.org/10.15611/pn.2014.362.30>
- Wesołowski, K. (2016). Multicentryczność regulacji prawnej usługi przewozu osób. *Marketing i Zarządzanie*, 42, 201–215. <https://doi.org/10.18276/miz.2016.42-14>
- Żylicz, M. (2002). *Prawo lotnicze: międzynarodowe, europejskie i krajowe*. Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis.