

Sylwia Kaczyńska*

Przez port lotniczy do celu, czyli kto właściwie uczestniczy w procesie realizacji pasażerskiego przewozu lotniczego. Zadania i odpowiedzialność

Spis treści

- I. Wstęp
- II. Przewoźnik, zarządzający i agent handlingowy w procesie realizacji przewozu. Relacje wzajemne i wobec pasażera
- III. Od parkingu w miejscu wylotu do parkingu w porcie docelowym
 1. Parking lotniskowy
 2. Terminal pasażerski. *Check-in* i *security*
 3. Z terminala do samolotu
 4. W samolocie i po przylocie
- IV. Odpowiedzialność cywilna w przypadku niewykonania przewozu zgodnie z umową, szkody na osobie lub mieniu pasażera
 1. Roszczenie do przewoźnika
 - 1.1. Szkody na osobie pasażera
 - 1.2. Opóźnienie lub odwołanie lotu oraz *overbooking*
 2. Roszczenie do zarządzającego portem lotniczym
- V. Podsumowanie

Streszczenie

Celem niniejszego artykułu jest analiza zakresu zadań i odpowiedzialności poszczególnych podmiotów zaangażowanych w proces realizacji pasażerskiego przewozu lotniczego w kontekście tego, czego i od kogo może oczekiwać konsument od chwili przybycia do portu lotniczego do chwili opuszczenia lotniska w miejscu docelowym. Podstawowy stosunek prawny w zakresie przewozu pasażerów i ich bagażu powstaje pomiędzy pasażerem a przewoźnikiem, jednakże skuteczna realizacja umowy o przewóz wymaga zaangażowania jeszcze innych podmiotów, w tym w szczególności zarządzającego portem lotniczym i agenta handlingowego, choć nie są oni stroną umowy o przewóz. Każdy z tych podmiotów może jednak przyczynić się do niewykonania lub niewłaściwego jej wykonania w ramach realizowanych zadań. W artykule omówiono proces podróży pasażera, opisując jednocześnie zakres zadań każdego z wymienionych podmiotów w kolejnych etapach podróży, ze wskazaniem zakresu ich ewentualnej odpowiedzialności cywilnej. Wskazano także

* Doktor nauk prawnych; Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze, Zarządzający Katowice Airport; e-mail sylwia.kaczynska@onet.eu.

możliwości egzekwowania swoich praw, w tym dochodzenia naprawienia szkody, jakimi dysponują pasażerowie na gruncie prawa międzynarodowego, europejskiego i krajowego.

Słowa kluczowe: umowa o przewóz; port lotniczy; zarządzający portem lotniczym; przewoźnik; agent handlingowy; odpowiedzialność cywilna; obsługa pasażera.

JEL: K130, L930, R410

I. Wstęp

Bilet kupiony, walizka spakowana, wyruszamy na lotnisko. Właściwie nie interesuje nas nic więcej oprócz konieczności zdążenia na czas i zabrania niezbędnych dokumentów. Jednakże w tym czasie odbywa się skomplikowany proces obsługi pasażera, który zaczyna się już na etapie zakupu biletu lotniczego, a kończy dopiero w momencie dotarcia do miejsca przeznaczenia. Pomimo iż pasażer jest związany stosunkiem umownym tylko z przewoźnikiem, w proces realizacji umowy przewozu zaangażowane są liczne podmioty. Fizycznie każda podróż kończy się i zaczyna w porcie lotniczym i to właśnie zarządzający portem lotniczym wypełnia szereg zadań w ramach tego procesu. Podróż lotnicza nie mogłaby się także odbyć bez obsługi handlingowej¹. Wreszcie bardzo istotną rolę odgrywają służby państwowe realizujące czynności na lotnisku, jak Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, Straż Graniczna czy służby celne. Większość zadań odbywa się poza udziałem pasażera, który często nie jest świadomy kto odpowiada za dany etap podróży. Wszystkie te podmioty i instytucje jednoczą wspólny cel – szeroko rozumiane bezpieczeństwo, które jest wartością nadrzędną w lotnictwie cywilnym (szerzej: Łuczak (Jaworek), 2016).

Celem niniejszego artykułu jest analiza zakresu zadań i odpowiedzialności poszczególnych podmiotów zaangażowanych w proces realizacji umowy pasażerskiego przewozu lotniczego w kontekście tego, czego i od kogo może oczekiwać konsument od chwili przybycia do portu lotniczego do chwili opuszczenia lotniska w miejscu docelowym. Często bowiem zadania przewoźnika czy agenta handlingowego błędnie utożsamiane są z zadaniami zarządzającego portem lotniczym. Właściwe rozumienie funkcji tych podmiotów jest gwarancją skutecznego dochodzenia swoich praw. Analizą objęte są tylko podmioty biznesowe, tj. przewoźnik, zarządzający portem lotniczym oraz handler oraz odpowiedzialność cywilna w przypadku zaistnienia szkody na osobie lub w mieniu pasażera. Omówienie roli i zakresu odpowiedzialności służb państwowych z uwagi na ich specyfikę wymaga odrębnej analizy².

Warunkiem skutecznej realizacji praw pasażera wynikających z umowy przewozu jest w pierwszej kolejności wypełnienie przez niego zobowiązania wzajemnego wynikającego z tej umowy, tj. opłacenie należności za przewóz. Drugim najważniejszym obowiązkiem pasażera jest podporządkowanie się przepisom obowiązującym w przewozie lotniczym. Przepisy te mają charakter powszechnie obowiązujący, jak np. konieczność wypełniania poleceń kapitana statku powietrznego. Część przepisów określających obowiązki pasażerów zawarta jest na gruncie

¹ Obsługa naziemna wykonywana jest przez agenta obsługi naziemnej w żargonie lotniczym zwanym „agentem handlingowym” lub w skrócie „handlerem”, świadczącym usługi, których kategorie określa art. 176 upl. Należy zwrócić uwagę, że przewoźnik może wykonywać własną obsługę naziemną. Szerzej zob. Żylicz, 2016, komentarz do art. 173 upl.

² Szerzej o odpowiedzialności cywilnej Skarbu Państwa zob. Banaszczyk, 2015.

regulaminów przewoźników. Zgodnie z art. 205 ust. 2a ustawy – Prawo lotnicze (dalej: upl)³ kontrahentów przewoźnika lotniczego, czyli pasażerów, wykonującego przewóz do, z lub na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej obowiązuje regulamin określający typowe warunki przewozu lotniczego pasażerów i bagażu oraz towarów. Szczegółowo zawartość regulaminów, ich formę i obowiązki przewoźników w tym zakresie określa rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 kwietnia 2013 r. w sprawie regulaminów przewozu lotniczego⁴. Rozporządzenie to ma za zadanie uwzględnienie w szczególności przepisów o ochronie konsumentów (art. 202 pkt 7 upl). Należy przyjąć, że jeżeli pasażer wypełni wszystkie wymogi określone na gruncie Regulaminu, a także inne przepisy, przewoźnik nie może odmówić mu przewozu (art. 199 upl). Stąd niezwykle istotne jest – w przypadku dochodzenia swoich praw z tytułu niewykonania przewozu zgodnie z umową – wypełnienie przez pasażera nałożonych na niego obowiązków. Dotyczą one zarówno przybycia na czas do portu lotniczego w celu dokonania odprawy biletowo-bagażowej, wypełnienia formalności związanych z kontrolą dokumentów i ewentualnych formalności celnych, a także poddania się kontroli bezpieczeństwa. Dotyczą one także zawartości bagażu, jego wymiarów i wagi, w tym przedmiotów zabronionych do przewozu. Listę takich przedmiotów zawiera rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego⁵.

II. Przewoźnik, zarządzający i agent handlingowy w procesie realizacji przewozu. Relacje wzajemne i wobec pasażera

Zadania każdego z podmiotów zaangażowanych w proces realizacji przewozu są określone przepisami prawa międzynarodowego, europejskiego i krajowego. W zakresie publicznoprawnych zagadnień międzynarodowej żeglugi powietrznej na szczeblu międzynarodowym należy przywołać konwencję chicagowską⁶, która wraz z załącznikami technicznymi stanowi podstawę bezpiecznego i efektywnego transportu lotniczego (szerzej: Żylicz, 2011, s. 46–61). Na gruncie europejskim przewóz lotniczy, zarządzanie portem lotniczym i obsługa handlingowa osadzone są w obszernych regulacjach prawnych dotyczących bezpiecznego wykonywania każdej z tych działalności (szerzej: Łuczak (Jaworek), 2016). Inaczej wygląda kwestia cywilnoprawnych zagadnień dotyczących transportu lotniczego. Odpowiedzialność cywilna przewoźnika za szkody powstałe w związku z przewozem lotniczym, w tym niewykonanie lub niewłaściwe wykonanie umowy przewozu, podlega kompleksowej regulacji na gruncie prawa międzynarodowego, europejskiego, a co za tym idzie krajowego⁷. Brakuje natomiast w obrębie prawa lotniczego przepisów regulujących kwestie odpowiedzialności cywilnej zarządzającego portem lotniczym za szkody powstałe w związku z zarządzaniem portem lotniczym (szerzej: Kaczyńska, 2016, rozdz. IV). Brakuje także jakiegokolwiek

³ Ustawa z 3.07.2002 r. – Prawo lotnicze (t.j. Dz.U. 2013, poz. 1393 ze zm.).

⁴ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 3.04.2013 r. w sprawie regulaminów przewozu lotniczego (Dz.U. z 2013, poz. 439).

⁵ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z 5.11.2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. UE L nr 299 z 14.11.2015 r., s. 1). Na stronie internetowej ULC zamieszczono także listę przedmiotów dozwolonych do przewozu, jednakże jak wskazuje ULC w razie wątpliwości co do przewozu należy skontaktować się z przewoźnikiem lub Departamentem Ochrony ULC. Pozyskano z: <http://ulc.gov.pl/pl/component/content/article?id=999:iista-przedmiotow-zabronionych-i-dozwolonych> (12.12.2016).

⁶ Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisana w Chicago 7.12.1944 r. – Konwencja chicagowska (Dz.U. 1959 Nr 35, poz. 212 ze zm.).

⁷ Szerzej w zakresie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika: Żylicz, 2011; Polkowska i Szymajda, 2004; Konert, 2010.

odniesienia do kwestii odpowiedzialności zarządzającego wobec pasażerów i jego obowiązków mających bezpośrednio przełożenie na realizację przewozu. Wyjątek stanowi obsługa pasażerów niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej – PRM (*Passengers with Reduced Mobility*), w zakresie której obowiązki i odpowiedzialność zarządzającego ustanawia rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą⁸. W pozostałym zakresie obowiązki zarządzającego wobec pasażerów można wysnuć z przepisów prawa lotniczego lub z innych regulacji, w których obszarze oddziaływania znajduje się zarządzający. Natomiast kwestia odpowiedzialności cywilnej zarządzającego, w szczególności zasad tej odpowiedzialności, znajdzie rozstrzygnięcie w prawie krajowym, na gruncie przepisów prawa cywilnego. Podobnie sytuacja wygląda w przypadku agenta handlingowego. W zakresie jednakże dochodzenia swoich praw z tytułu realizacji umowy o przewóz pasażer, co do zasady, będzie ich dochodził bezpośrednio od przewoźnika. Podstawa i zasady odpowiedzialności zarządzającego oraz handlera mają zatem większe znaczenie z punktu widzenia przewoźnika, gdyż regulacje prawne dotyczące odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego przewidują możliwość wystąpienia z roszczeniem regresowym do innych podmiotów, które według przewoźnika ponoszą odpowiedzialność za szkodę. Takie postanowienia zawiera art. 37⁹ konwencji montrealskiej z 1999 r.¹⁰, która została w pełni inkorporowana do wspólnotowego porządku prawnego¹¹. Również rozporządzenie nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy pasażerom w przypadku odmowy przyjęcia na pokład, odwołania lub dużego opóźnienia lotu i uchylenia rozporządzenia (ECC) nr 295/91¹², w art. 13¹³ przewiduje taką możliwość. Przewoźnik na podstawie przepisów konwencji, jak i rozporządzenia zobowiązany jest bowiem do wypłaty odszkodowania, nawet jeśli odpowiedzialnym za zdarzenie lub szkodę jest inny podmiot¹⁴. Stąd możliwość wystąpienia z roszczeniem regresowym zabezpiecza interes przewoźnika, który może skierować je przeciwko każdemu podmiotowi, w tym zarządzającemu portem lotniczym, czy agentowi handlingowemu.

Wydaje się, że pasażer będzie dochodził naprawienia szkody bezpośrednio od zarządzającego wyłącznie w sytuacjach, gdy szkoda wynika z tytułu zdarzenia będącego poza zakresem umowy o przewóz. W przypadku agenta handlingowego jest to tym bardziej oczywiste, że przewoźnik,

⁸ Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z 5.07.2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (Dz. U. UE L nr 204, s. 9); szerzej zob. Konert, 2008; Konert i Ephraïmon-Abt, 2008; w zakresie zadań zarządzającego portem lotniczym zob. organizację systemu pomocy i wprowadzonych procedur obsługi PRM w Katowice Airport i tamże *Kodeks dobrego postępowania przy obsłudze naziemnej osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się podróżujących drogą lotniczą* przyjęty i opublikowany w Katowice Airport. Pozyskane z: <http://niepełnosprawni.katowice-airport.com/> (30.08.2016).

⁹ Artykuł 37 konwencji (Roszczenie zwrotne) stanowi: „Niniejsza konwencja w niczym nie przesądza kwestii, czy osobie ponoszącej odpowiedzialność za szkodę zgodnie z postanowieniami tej konwencji przysługuje roszczenie zwrotne w stosunku do jakiegokolwiek innej osoby”.

¹⁰ Konwencja o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego podpisana w Montrealu w dniu 28.05.1999 r. (Dz.U. 2007 Nr 37, poz. 235). Konwencja warszawska z 1929 r. nie zawiera takiego postanowienia (Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzona w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (Dz.U. 1933 Nr 8, poz. 49 z późn. zm.)).

¹¹ System ten został w całości inkorporowany do europejskiego porządku prawnego rozporządzeniem nr 889/2002 PE i Rady z 13.05.2002 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych (Dz. U. UE L z 30.5.2002 r. nr 140, s. 2).

¹² Rozporządzenie nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 11.02.2004 roku ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy pasażerom w przypadku odmowy przyjęcia na pokład, odwołania lub dużego opóźnienia lotu i uchylenia Rozporządzenia (ECC) nr 295/91 (Dz. U. UE L z 2004, nr 46, s. 1).

¹³ Art. 13 Rozporządzenia stanowi: „W przypadku, gdy obsługujący przewoźnik lotniczy wypłaca odszkodowanie lub wypełnia inne zobowiązania nałożone na niego przez niniejsze rozporządzenie, przepisy niniejszego rozporządzenia nie mogą być interpretowane jako ograniczające prawo przewoźnika lotniczego do dochodzenia, zgodnie z właściwym prawem, odszkodowania od jakiegokolwiek innej osoby, w tym od osób trzecich (...)”.

¹⁴ Z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych prawem, w tym art. 20 konwencji, zgodnie z którym przewoźnik zawsze może uwolnić się od odpowiedzialności w całości lub w części w zakresie, w jakim niedbalstwo lub inne niewłaściwe zachowanie pasażera lub innej osoby dochodzącej roszczeń z tytułu szkody w razie śmierci pasażera spowodowało szkodę lub przyczyniło się do niej.

o ile nie wykonuje własnej obsługi nazwiennej, zleca ją na podstawie umowy handlerowi. Obsługa handlingowa odbywa się zatem całkowicie poza pasażerami i nie mają oni wpływu na wybór agenta przez przewoźnika ani na sposób wykonywania tej obsługi. Pasażera interesuje, co do zasady, wyłącznie jego umowa z przewoźnikiem i z tego tytułu będzie dochodził swoich praw.

III. Od parkingu w miejscu wylotu do parkingu w porcie docelowym

1. Parking lotniskowy

Rozpoczynając podróż lotniczą w pierwszej kolejności pasażer dociera do portu lotniczego. Już w chwili wjazdu na teren lotniska dochodzi do powstania pierwszego stosunku cywilnoprawnego pomiędzy pasażerem a zarządzającym portem lotniczym. Mowa o korzystaniu z parkingu lotniskowego, którego właścicielem jest zarządzający. Parkingi stanowią element infrastruktury okołolotniskowej, a korzystanie z nich odbywa się na ustalonych przez zarządzającego w regulaminach zasadach, określających wymagany sposób zachowania na terenie objętym regulacją, a także cennik usług. Osoba, decydując się na skorzystanie z parkingu, przyjmuje ofertę zarządzającego, a tym samym powstaje stosunek umowny pomiędzy tymi podmiotami. Jest to przykład umowy zawartej *per facta concludentia* (Wolter, Ignatowicz i Stefaniuk, 2001, s. 275)¹⁵. W wyniku jej zawarcia zarządzający jest zobowiązany do zapewnienia miejsca parkingowego na właściwie przygotowanej infrastrukturze parkingowej. Niezależnie jednak od zawarcia umowy na usługę parkingową, zarządzający zobowiązany jest dbać o tę infrastrukturę w sposób zapewniający bezpieczne z niej korzystanie (np. poprzez odśnieżanie). Uszkodzenie samochodu na terenie parkingu lotniskowego może prowadzić do odpowiedzialności cywilnej zarządzającego. Podobnie poślizgnięcie się na jego terenie może spowodować powstanie obowiązku odszkodowawczego po stronie zarządzającego, jeśli ten nie utrzymuje infrastruktury w należyty sposób.

2. Terminal pasażerski. *Check-in* i *security*

Z parkingu pasażer udaje się do terminala pasażerskiego w celu dokonania odprawy biletowo-bagażowej. W przypadku odprawy *on-line*, oferowanej przez większość przewoźników, oraz braku bagażu rejestrowanego ten element podróży jest pominięty i pasażer udaje się bezpośrednio do punktu kontroli bezpieczeństwa (*security control*). Będąc w punkcie odprawy biletowo-bagażowej (*check-in*), pasażer dokonuje formalności wynikających z faktu zawarcia umowy o przewóz. Pasażer nadaje tutaj także bagaż rejestrowany, co często błędnie postrzegane jest jako powierzenie bagażu zarządzającemu portem lotniczym. Art. 17 ust. 2 konwencji montrealskiej stanowi, że przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie zniszczenia, zaginięcia lub uszkodzenia bagażu zarejestrowanego, jeżeli wydarzenie powodujące powyższe sytuacje miało miejsce na pokładzie statku powietrznego lub gdy zarejestrowany bagaż pozostawał pod opieką przewoźnika¹⁶. Kluczowe jest rozumienie pojęcia „pod opieką przewoźnika”. Przewoźnik przejmuje bagaż rejestrowany pod swoją opiekę w chwili jego zarejestrowania, czyli nadania go w miejscu odprawy bagażowej, gdzie każda sztuka bagażu oznaczana jest przywieszką bagażową. Kwestia

¹⁵ Zob. np. Wyr. SN z 6.10.2010 r., II CSK 210/10. Pozyskane z systemu Legalis.

¹⁶ Konwencja warszawska stanowi natomiast w art. 18: „1) Przewoźcy odpowiedzialny jest za szkody powstałe w razie zniszczenia, zagubienia lub uszkodzenia przyjętego do ekspedycji bagażu lub towaru, jeżeli zdarzenie, które spowodowało szkodę, miało miejsce podczas przewozu powietrznego. 2) Przewóz powietrzny, w rozumieniu poprzedniego ustępu, obejmuje okres, w którym bagaż lub towar znajdują się pod opieką przewoźnego, niezależnie od tego czy znajdują się one na lotnisku, na pokładzie statku powietrznego lub w jakimkolwiek innym miejscu, w razie wylądowania poza lotniskiem”.

ta nie budzi wątpliwości, co potwierdza brzmienie wielu warunków przewozu przewoźników lotniczych (Konert, 2010, s. 169)¹⁷. Opieka przewoźnika trwa co do zasady do chwili odbioru bagażu z taśmy po przylocie. W przypadku utraty bagażu moment ten nie jest określony i może trwać do chwili jego odnalezienia, jeśli bagaż zostanie odnaleziony (szerzej: Konert, 2010, s. 167–174). Pasażer winien mieć zatem świadomość, że w chwili nadania bagażu odpowiedzialność za niego przechodzi na przewoźnika lotniczego.

Już bez bagażu rejestrowanego pasażer udaje się do punktu kontroli bezpieczeństwa, która wykonywana jest przez zarządzającego portem lotniczym¹⁸. Zadania te zarządzający realizuje poprzez własną wewnętrzną służbę ochrony lotniska lub może zlecić je podmiotowi zewnętrznemu – Specjalistycznej Uzbrojonej Formacji Ochronnej (tzw. SUFO)¹⁹. Kontrola bezpieczeństwa stanowi newralgiczny punkt w porcie lotniczym w kontekście przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji. Przeciwdziałanie terroryzmowi stanowi spójny system (szerzej: Galicki, 1981; Kaczyńska, 2009), którego istotnym elementem jest port lotniczy, w tym procedury, sprzęt i personel tam zatrudniony (szerzej: Zajas, 2007). Jest to także miejsce, gdzie mogą powstawać kolejki oczekujących na kontrolę pasażerów²⁰. Przyczyny tego są różne. Pasażerowie przybywają na lotnisko w ostatniej chwili, co związane jest często z odprawą *on-line*, a także podróżowaniem wyłącznie z bagażem podręcznym i brakiem konieczności stawiania się przy *check-inie*. Często kolejki spowodowane są odlotami samolotów w tym samym czasie. Zarządzający powinien przewidzieć takie sytuacje i tak ustalić procedury organizacyjne oraz zapewnić taką infrastrukturę, aby możliwe było przeprowadzenie kontroli bezpieczeństwa we właściwym czasie. Wobec bowiem zbyt długiego oczekiwania w kolejce do kontroli *security* istnieje ryzyko spóźnienia się na samolot poprzez zbyt późne stawienie się przy wyjściu (*gate*). W przypadku pasażerów, którzy nadali bagaż rejestrowany sytuacja jest jeszcze bardziej skomplikowana, gdyż bagaż nie może lecieć bez pasażera²¹. Niezależnie jednak od sytuacji, jeśli w wyniku niewłaściwie zorganizowanej kontroli bezpieczeństwa, braku odpowiednich procedur i infrastruktury pasażer spóźni się na samolot, podmiotem odpowiedzialnym będzie zarządzający portem lotniczym. Nie można oczywiście oczekiwać, że osoba kontrolująca będzie naruszać procedury kontroli, aby pasażer zdążył na samolot – w tym zakresie przepisy są bezwzględnie obowiązujące, a nadrzędną wartością jest bezpieczeństwo²². Jednakże to nie oznacza całkowitej dowolności w zakresie poziomu obsługi. Zgodnie bowiem z wytycznymi IATA wymagana przepustowość na brankach bezpieczeństwa powinna wynosić 176 pax/h²³. Przy

¹⁷ Zob. Warunki przewozu Ryanair, pkt 8.6.1, stanowi, że „Po dostarczeniu przewoźnikowi Bagażu, który pasażer chce odprawić, przewoźnik przejmie Bagaż pod swoją opiekę oraz wyda Przywieszkę Bagażową dla każdej sztuki Odprawionego Bagażu”. Warunki weszły w życie 16.06.2016 r. Pozyskano z: <https://www.ryanair.com/pl/pl/Przydatne-informacje/centrum-pomocy/warunki-i-postanowienia> (07.09.2016). Warunki przewozu LOT S.A., pkt 1.4. definiuje bagaż rejestrowany jako „bagaż znajdujący się pod opieką przewoźnika, na przewóz którego przewoźnik wystawił kwit bagażowy”. Pozyskano z: <http://www.lot.com/pl/pl/conditions-of-carriage> (07.09.2016).

¹⁸ Przejęcie przez zarządzającego od Straży Granicznej zadań z zakresu kontroli pasażerów i ich bagażu przewidziała ustawa z 30.06.2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 170, poz. 1015). Art. 14 Ustawy przewidział obowiązek przejęcia tych zadań do dnia 18.03.2013 r.

¹⁹ Art. 2 pkt 21 upł stanowi, że „służbą ochrony lotniska jest wewnętrzna służba ochrony lub specjalistyczna uzbrojona formacja ochronna działająca na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz.U. 2014, poz. 1099 i 1505 oraz z 2016 r. poz. 65), realizująca zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego i podlegająca zarządzającemu lotniskiem”.

²⁰ Przykładem takiej sytuacji był moment przejęcia przez zarządzających zadań w zakresie kontroli bezpieczeństwa. Pozyskano z: <http://natemat.pl/64713,monstrualne-kolejki-na-lotnisku-chopina-tysiace-ludzi-spozn-sie-na-loty-bo-kontrolczy-bagazu-sobie-nie-radza> (08.09.2016)

²¹ W następstwie wydarzeń nad Lockerbie ECAC w Dokumentcie 30 wydał zalecenia w szczególności w zakresie 100% kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu oraz łączenia bagażu rejestrowanego z pasażerami posiadającym kartę pokładową na każdym etapie podróży (*Reconciliation*), a także ochrony bagażu rejestrowanego. Obowiązek ten został wprowadzony na gruncie załącznika 17 ICAO w latach 80. Pozyskano z: <https://www.iata.org/policy/Documents/baggage-reconciliation.pdf> (08.09.2016 r.) Szerzej o Lockerbie zob.: *Encyklopedia terroryzmu*, 2004.

²² Zadania zarządzającego i jego uprawnienia w zakresie kontroli osób i bagażu określają przepisy upł, zob. art. 186 f, oraz Rozporządzenie Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 31.7.2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (KPOLC) (Dz.U. poz. 912).

²³ Zob. Airport Development Manual, 9th edition, 2004.

właściwie zapewnionym układzie infrastrukturalnym i sprzęcie zarządzający powinien zapewnić taki poziom obsługi²⁴ i może go wymagać od SUFO. Jeśli jednak dojdzie do spóźnienia na samolot z przyczyn leżących po stronie zarządzającego, a pasażer zastosował się do obowiązujących wymagań i procedur, wówczas pasażer może dochodzić odszkodowania od zarządzającego²⁵.

Na dalszym etapie pasażer udaje się do hali odlotów, a następnie do *gate'u* i stąd – do samolotu. Aż do tego momentu, od chwili wjazdu na parking, pasażer korzysta z infrastruktury zarządzającego portem lotniczym. W tym czasie mogą zaistnieć sytuacje, w których pasażer może odnieść szkodę spowodowaną bezpośrednim działaniem lub zaniechaniem zarządzającego. Obok wspomnianej powyżej złej organizacji kontroli bezpieczeństwa, obejmują one zdarzenia, w których pasażer dozna uszczerbku na zdrowiu w wyniku nienależytego utrzymania infrastruktury w strefie ogólnodostępnej (*landside*) i zastrzeżonej (*airside*) lotniska, w szczególności zaś parkingów i terminali pasażerskich. Wśród tych sytuacji należy wymienić m.in. uszkodzenia ciała spowodowane niewłaściwym utrzymaniem powierzchni przed terminalami (powierzchnie oblodzone), niewłaściwym utrzymaniem infrastruktury terminala (np. brak przeglądów wind, schodów ruchomych, a także niewłaściwe oznaczenie powierzchni po umyciu posadzki) czy niewłaściwym utrzymaniem infrastruktury parkingów (np. nieodśnieżone i oblodzone powierzchnie, niesprawny szlaban). Nieprawidłowości w zakresie powyżej opisanych działań mogą prowadzić do wystąpienia zdarzenia powodującego szkodę i odpowiedzialność zarządzającego jako właściciela lub zarządcy infrastruktury okołolotniskowej. Należy jednak przypomnieć, że korzystanie z tej infrastruktury także objęte jest określonymi zasadami w formie przepisów porządkowych, których pasażer musi przestrzegać (szerzej: Kaczyńska, 2016a, s. 152–153).

W tym miejscu warto nadmienić o kwestii ewentualnej odpowiedzialności zarządzającego z tytułu działalności komercyjnej. Często bowiem cała działalność prowadzona w porcie lotniczym utożsamiana jest błędnie z zarządzającym, tymczasem w kontekście obowiązków zarządzającego względem pasażerów i jego ewentualnej odpowiedzialności cywilnej należy wyróżnić dwa rodzaje aktywności, tj. usługi lotniskowe i pozalotniskowe. W zakresie usług lotniskowych (aeronaucznych) świadczonych przez porty lotnicze mieszczą się zarządzanie portem lotniczym oraz usługi obsługi naziemnej. Podstawowa działalność zarządzających portami lotniczymi obejmuje właśnie działalność lotniskową, której bezpośrednimi beneficjentami są użytkownicy portu lotniczego, czyli przewoźnicy, agenci handlingowi, inne podmioty. Zarządzający świadczy je na rzecz tych podmiotów, a nie na rzecz pasażerów, którzy są jej pośrednimi beneficjentami.

Usługi pozalotniskowe (*non-aviation*) (szerzej: Jurkowska, 2010, s. 56–71)²⁶ stanowią działalność najczęściej o charakterze komercyjnym²⁷ związaną z zarządzaniem infrastrukturą

²⁴ W przypadku zlecenia tych zadań przez zarządzającego w drodze outsourcingu SUFO, zarządzający może zastrzec w kontrakcie poziom obsługiwanych pasażerów w ciągu godziny i przykładowo obwarować niespełnienie tych wymagań karami umownymi.

²⁵ Wydaje się także, że pasażer mógłby dochodzić naprawienia szkody od przewoźnika na podstawie umowy o przewóz, jeżeli stawił się na czas do kontroli bezpieczeństwa, wypełniając tym samym swoje zobowiązania w zakresie zastosowania się do wskazań przewoźnika odnośnie do czasu przybycia na lotnisko np. na 2 godziny przed odlotem. Pasażer nie ma bowiem wpływu na procedury kontroli bezpieczeństwa. Oczywiście przewoźnik miałby w tym wypadku roszczenie regresowe do zarządzającego, jeśli ten zawiniłby. Kwestia ta wymaga jednak głębszej analizy.

²⁶ Usługi pozalotniskowe obejmują szeroki zakres usług handlowych (zakup towarów lub usług), w tym usługi parkingowe, sprzedaż detaliczną w sklepach w strefie ogólnodostępnej (*landside*) oraz w strefie zastrzeżonej (*airside*), w tym sklepy wolnocłowe (*duty free*), usługi gastronomiczne, kantory. Można wyróżnić także usługi pośrednio lub w ogóle nie związane z podstawową działalnością portów lotniczych, jak usługi reklamowe, wynajem powierzchni, usługi hotelowe czy rozrywkowe (kina, wycieczki).

²⁷ Usługi pozalotniskowe określane są często mianem komercyjnych, przy czym należy zauważyć, że usługi aeronautyczne również świadczone są na zasadach komercyjnych, jednakże nazewnictwo to ma na celu podkreślenie biznesowego charakteru usług, które nie mają charakteru stricte lotniskowego.

terminalową i parkingową. Co do zasady bezpośrednimi beneficjentami tej działalności są pasażerowie²⁸. W ramach *non-aviation* zarządzający wynajmuje powierzchnie pod działalność usługową i handlową. Co do zasady nie prowadzi on działalności handlowej czy gastronomicznej we własnym zakresie, choć oczywiście jest to możliwe. W sytuacji np. zatrucia pokarmowego spowodowanego spożyciem posiłku na terminalu, to nie zarządzający będzie podmiotem odpowiedzialnym, a pasażer winien dochodzić ewentualnego naprawienia szkody od podmiotu prowadzącego tę działalność.

3. Z terminala do samolotu

Kiedy zatem pasażer przechodzi pod opiekę przewoźnika? Jest to moment istotny w kontekście odpowiedzialności cywilnej z tytułu uszkodzenia ciała lub śmierci pasażera. Odnośnie do bagażu, jak wspomniano powyżej, sytuacja jest jednoznaczna, natomiast w zakresie pasażerów powstają pewne trudności. Zgodnie z art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej „Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera jedynie pod warunkiem, że wypadek, który spowodował śmierć lub uszkodzenie ciała, miał miejsce na pokładzie statku powietrznego lub w trakcie jakiegokolwiek z czynności związanych z wsiadaniem i wysiadaniem”. Trudności interpretacyjne powstają przy wykładni pojęć „wsiadanie” i „wysiadanie”. Podczas gdy amerykańskie orzecznictwo uznaje odpowiedzialność przewoźnika także za wypadek w terminalu, francuskie sądy uznały, że momentem tym jest czas rozpoczęcia realizacji umowy o przewóz, czyli pozostawanie w obszarze ryzyka transportu lotniczego, co oznacza wyjście z budynku terminala do samolotu (Polkowska i Szymajda, 2004, s. 53). Wydaje się, że należy przyjąć właśnie ten kierunek interpretacyjny, uznając, że przewoźnik niejako bierze pod opiekę pasażera w chwili, gdy ten opuszcza terminal pasażerki i udaje się do samolotu, a opieka ta kończy się w chwili opuszczenia płyty lotniska po przylocie (Żylicz, 2011, s. 393–394)²⁹.

Zatem pasażer opuścił budynek terminala i pieszo bądź autobusem lotniskowym, bądź rękawem udaje się do samolotu. Poza nim realizowane są liczne czynności, które mają na celu zapewnienie wykonania umowy o przewóz – bezpiecznie i terminowo. Pasażera tymczasem interesuje wyłącznie zobowiązanie zawarte w umowie o przewóz dotyczące jego bagażu oraz jego samego.

Fizycznie obsługę pasażera i jego bagażu w porcie lotniczym wykonuje agent handlingowy, który działa na zlecenie przewoźnika, chyba że przewoźnik wykonuje własną obsługę naziemną (szerzej: Łuczak, 2016, s. 192–193). Obsługa naziemna obejmuje szereg usług związanych z obsługą pasażerów, bagażu, załóg, statków powietrznych, w tym zaopatrzenia i utrzymania w czystości samolotów. Tematyka ta jest zagadnieniem specjalistycznym (szerzej: Łuczak, 2016, s. 188–192; 2015, s. 32–43; Żebrowska-Dreger, 2010, s. 246–273), dlatego trudno oczekiwać od pasażera wiedzy w tym obszarze. Dla niego najważniejsza jest umowa o przewóz, a czy dalsze czynności wykonuje przewoźnik we własnym zakresie, czy zleca je na zewnątrz pozostają już poza jego zakresem zainteresowania. W praktyce bowiem w przypadku opóźnienia, uszkodzenia lub utraty bagażu pasażer, co do zasady, będzie dochodził odszkodowania od przewoźnika lotniczego, który następnie – jak już wspomniano – ma prawo regresu do osób trzecich, w tym

²⁸ Są to także działania z obszaru administracji związane z funkcjonowaniem przedsiębiorstwa jako podmiotu prawa handlowego; w zakresie podziału usług świadczonych w porcie lotniczym; szerzej zob. Kaczyńska, 2016, rozdz. I i literatura tam przywołana

²⁹ Zob. wyr. SN z 18.01.1971, I CR 330/70. Pozyskano z systemu Legalis; zob. także wyrok w sprawie *Ricotta v. Iberia Lineas Aereas De Espana*, 482 F. Supp. 497 (E.D.N.Y. 1979). Pozyskano z: <http://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/482/497/2095565/> (26.02.2017 r.); wyr. w sprawie *Martinez Hernandez v. Air France* 545 F.2d 279 (1st Cir. 1976). Pozyskano z: <http://openjurist.org/545/f2d/279/martinez-herandez-v-air-france> (26.02.2017).

do osób działających na jego zlecenie, tj. także agentów handlingowych (Polkowska i Szymajda, 2010, s. 87–88 i 109–110).

Pozostałe czynności wykonywane w porcie lotniczym przed odlotem samolotu i po jego przylocie wykonują liczne służby operacyjne. Są to służby zarówno zarządzającego portem lotniczym, jak i np. służby zarządzającego ruchem lotniczym – Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej³⁰. Należy podkreślić, że w porcie lotniczym kluczową rolę odgrywa zarządzający portem lotniczym. Zgodnie z brzmieniem art. 80 upl „Zarządzający lotniskiem odpowiada za bezpieczną eksploatację lotniska, w tym za nałożone na niego zadania związane z ochroną lotniska”. Pojęcie „bezpiecznej eksploatacji lotniska” obejmuje swym zakresem znaczeniowym zatem nie tylko kwestie bezpieczeństwa operacyjnego (*safety*), lecz także bezpieczeństwa antyterrorystycznego (*security*). Należy jednocześnie przyjąć, że wymóg bezpiecznej eksploatacji lotniska dotyczy zarówno działań o charakterze stricte lotniskowym, jak i z zakresu *non-aviation*, gdzie zarządzający odpowiada jak właściciel lub zarządca nieruchomości.

Obszar działalności operacyjnej zarządzającego portem lotniczym podlega szczegółowej i szerokiej regulacji prawnej. Działania podejmowane przez zarządzającego mają charakter działań prewencyjnych, czyli skupionych na zapobieganiu wystąpienia zdarzeń, takich jak incydenty i wypadki lotnicze, czy innych zdarzeń mogących powodować szkody wśród użytkowników lotniska i pasażerów lub w ich mieniu, czy wśród osób wykonujących czynności służbowe na lotnisku. Zakres zadań zarządzającego w tym obszarze najlepiej obrazuje treść rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 11 września 2014 r. w sprawie warunków eksploatacji lotnisk³¹, które, obok art. 68 i 80 upl, zawiera katalog zadań przypisanych zarządzającemu (szerzej: Kaczyńska, 2016, s. 100–105; Żylicz, 2016) i precyzuje obowiązki w obszarze operacyjnym. Podsumowując, zarządzający zobowiązany jest do właściwego utrzymania pola ruchu naziemnego, w tym oczyszczania i odśnieżania infrastruktury, wprowadzenia odpowiednich procedur zapewniających bezpieczne starty i lądowania oraz parkowanie statków powietrznych czy nawet wdrożenie odpowiedniej polityki zarządzania przyrodą ożywioną. To ostatnie zagadnienie, spośród większości operacyjnych kwestii, jest najbardziej znane pasażerom, gdyż zdarza się, że opóźnienie lub odwołanie lotu następuje właśnie z powodu zderzenia z ptakiem (*bird strike*). W określonych sytuacjach to zarządzający może być podmiotem odpowiedzialnym za zaistniałe zdarzenie (szerzej: Kaczyńska-Adamczyk, 2011), jednakże także w tej sytuacji, co do zasady, pasażer będzie dochodził ewentualnego naprawienia szkody od przewoźnika, który następnie może wystąpić z roszczeniem regresowym do zarządzającego³².

4. W samolocie i po przylocie

Pasażer jest już w samolocie. Kwestia wykonania przewozu zgodnie z umową, czyli bezpiecznego i terminowego dostarczenia pasażera do miejsca przeznaczenia jest obowiązkiem przewoźnika. Jeśli do miejsca przeznaczenia samolot przybędzie z opóźnieniem lub będzie miał

³⁰ W zakresie zadań i kompetencji Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej zob. szerzej www.pansa.pl (12.12.2016).

³¹ Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 11.09.2014 r. w sprawie warunków eksploatacji lotnisk (t.j. Dz.U. 2016, poz. 91).

³² W zakresie zadań zarządzającego w obszarze bezpieczeństwa operacyjnego zob. szerzej Kaczyńska, 2016, rozdz. III. Zob. także Załącznik Va „Zasadnicze wymagania dotyczące lotnisk” do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 216/2008 z 20.02.2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającego dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. U. UE L nr 79 z 19.3.2008, s. 1), który zawiera wymagania dotyczące kwestii infrastrukturalnych i urządzeń lotniskowych (pkt A.), kwestii operacyjnych i zarządzania bezpieczeństwem (pkt B.) oraz otoczenia lotniska (pkt C).

miejsce wypadek lotniczy skutkujący śmiercią lub uszkodzeniem ciała pasażera, podmiotem właściwym do naprawienia szkody będzie w pierwszej kolejności przewoźnik. Podobnie w przypadku odwołania lotu.

Po przylocie do miejsca przeznaczenia pasażer jest transportowany do hali przylotów, gdzie odbiera bagaż rejestrowany. Zdarzają się sytuacje, że bagaż jest uszkodzony lub w ogóle nie dotrze tym samym samolotem. Jak wspomniano powyżej, odpowiedzialnym za te zdarzenia z punktu widzenia pasażera jest przewoźnik. Należy podkreślić, że zarządzający portem lotniczym nie jest podmiotem właściwym do zapłaty odszkodowania z tytułu uszkodzenia, zgubienia lub opóźnienia w dostarczeniu bagażu rejestrowanego. Jedynym przypadkiem, w którym zarządzający może być odpowiedzialny za szkodę jest sytuacja, gdy spowodowało ją działanie lub zaniechanie zarządzającego w ramach jego kompetencji, jak np. niewłaściwe utrzymywanie taśm transportujących bagaż lub ogólnie niewłaściwe utrzymanie infrastruktury, które spowodowało zniszczenie bagażu. I tylko wówczas można dochodzić od zarządzającego naprawienia szkody, ale i tak wydaje się, że to przewoźnik wystąpiłby z roszczeniem regresowym do zarządzającego, a nie pasażer. Niewłaściwe jest także przypisywanie zarządzającemu odpowiedzialności za długie oczekiwanie na bagaż w hali przylotowej. Tutaj także zarządzający jedynie udostępnia infrastrukturę przewoźnikowi, a dokładniej agentowi handlingowemu. I znow ewentualna odpowiedzialność zarządzającego może powstać w sytuacji, gdy infrastruktura nie jest właściwie przygotowana do użytku. Zadaniem zarządzającego jest zatem tak zorganizować przestrzeń na lotnisku i tak ustanowić procedury, aby nie powodowały one utrudnień w obsłudze pasażerów i ich bagażu. Przy czym nadrzędną wartością jest zawsze bezpieczeństwo i to ono determinuje procedury i organizację pracy na lotnisku.

IV. Odpowiedzialność cywilna w przypadku niewykonania przewozu zgodnie z umową, szkody na osobie lub mieniu pasażera

Jak wspomniano powyżej, podstawowy stosunek prawny w zakresie przewozu pasażerów i ich bagażu powstaje na linii pasażer – przewoźnik. Realizacja umowy o przewóz „wymusza” niejako powstanie jeszcze innych stosunków prawnych, w których niekiedy stroną jest pasażer, a inne – w większości – realizowane są poza pasażerem. Tak jest w przypadku relacji przewoźnik – zarządzający portem lotniczym, w ramach której zarządzający udostępnia przewoźnikowi infrastrukturę i wykonuje nałożone na niego zadania związane z bezpieczeństwem operacji lotniczych. Tak jest także w przypadku stosunku przewoźnik – agent handlingowy, w ramach którego handler wykonuje obsługę naziemną statków powietrznych, pasażerów i bagażu. Przy czym, o ile pomiędzy pasażerem a zarządzającym portem lotniczym dochodzi co do zasady do zwarcia co najmniej jednego stosunku prawnego (w związku z korzystaniem z usług parkingowych) i w niektórych sytuacjach pasażer jest bezpośrednim beneficjentem działań zarządzającego będących poza umową o przewóz (np. kontrola *security*), o tyle działalność handlingowa pozostaje całkowicie poza pasażerem, a wszelkie działania handlera związane są z realizacją umowy o przewóz, gdyż wykonywane są na rzecz przewoźnika w celu realizacji przez niego przewozu. Sytuacje przyczyniające się do niewykonania przewozu zgodnie z umową, w tym obejmujące szkodę na osobie lub w mieniu pasażera mogą powstać z winy każdego z wyżej wymienionych podmiotów. Ważne jest, aby pasażer wiedział do kogo skierować swoje roszczenie, by było ono skuteczne.

W tym miejscu, bez pogłębiania rozważań w zakresie odpowiedzialności cywilnej agenta handlingowego, warto wskazać, że co do zasady nawet jeśli za jakiegokolwiek zdarzenie związane z realizacją umowy o przewóz odpowiada handler, pasażer nie będzie dochodził od niego odszkodowania. Oczywiście może to zrobić, jednakże wydaje się, że prościej jest wdrożyć w pierwszej kolejności procedurę reklamacyjną u przewoźnika w oparciu o umowę o przewóz, niż poszukiwać naprawienia szkody u handlera.

1. Roszczenie do przewoźnika

Wśród regulacji prawnych tworzących system prawa lotniczego szczególne znaczenie mają przepisy ustalające system odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego. Kwestia odpowiedzialności nie dotyczy tylko odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera czy też zniszczenia bagażu, ale, co zrozumiałe przy częstotliwości lotów i coraz częstszym wykorzystywaniu transportu lotniczego jako środka komunikacji na odcinku praca – dom, także innych szkód, jak odwołanie lotu, opóźnienie lotu czy odmowa przyjęcia na pokład, które to sytuacje implikują powstanie dalszych komplikacji i utrudnień.

Na gruncie międzynarodowym podstawowe znaczenie z punktu widzenia ochrony konsumentów mają ustanowione w ramach systemu warszawsko-montrealskiego³³ zasady odpowiedzialności cywilnoprawnej przewoźnika lotniczego. Zasady przewidziane na gruncie konwencji montrealskiej z 1999 r. odnośnie do pasażerów i ich bagażu zostały w całości inkorporowane do europejskiego porządku prawnego rozporządzeniem nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych³⁴. Z uwagi na powyższe, w niniejszym artykule ograniczono rozważania wyłącznie do konwencji montrealskiej.

1.1. Szkody na osobie pasażera

W przypadku szkód na osobie pasażera (śmierci lub uszkodzenia ciała) konwencja montreal-ska wprowadziła dwustopniowy system odpowiedzialności przewoźnika. Zgodnie z art. 22 ust. 1 w przypadku szkód nieprzekraczających kwoty 100 tys. SDR³⁵ przewoźnik nie może uwolnić się od odpowiedzialności ani jej ograniczyć poprzez dowód braku winy swojej lub osób za niego działających. Zgodnie z art. 22 ust. 2 w przypadku szkód przekraczających kwotę 100 tys. SDR przewoźnik może zwolnić się od odpowiedzialności co do wartości szkody przekraczającej powyższą kwotę, jeśli udowodni, że szkody nie spowodowało niedbalstwo ani inne niewłaściwe zachowanie przewoźnika albo osób za niego działających lub szkoda została spowodowana wyłącznym niedbalstwem albo innym niewłaściwym działaniem lub zaniechaniem osoby trzeciej (Polkowska i Szymajda, 2004, s. 66–67)³⁶. Na podstawie natomiast art. 20 konwencji przewoźnik zawsze

³³ Zob. Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzona w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (Dz.U. 1933 Nr 8, poz. 49 z późn. zm.). Wraz z przyjęciem konwencji montrealskiej z 1999 roku pojawiają się problemy koegzystencji dwóch reżymów, które można nazwać systemem warszawsko-montrealским ze względu na ten sam przedmiot norm i prawdopodobieństwo uczestnictwa w nim tych samych państw. Konwencje tworzą zatem system warszawsko-montrealski, a konwencja montreal-ska ujednolica postanowienia konwencji warszawskiej; szerzej na ten temat zob.: Żylicz, 2011, s. 62–89; Polkowska i Szymajda, 2004.

³⁴ Rozporządzenie nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z 13.05.2002 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych (Dz. U. L nr 140 z 30.05.2002 r., s. 2).

³⁵ SDR – *Special Drawing Rights*, jednostka monetarna. Aktualny kurs SDR znajduje się na stronie internetowej Narodowego Banku Polskiego: www.nbp.pl.

³⁶ Tym samym odpowiedzialność przewoźnika opiera się na dwóch różnych podstawach w odniesieniu do wartości powstałej szkody – na zasadzie odpowiedzialności obiektywnej oraz na zasadzie domniemania winy lub inaczej – na zasadzie winy z przerzuceniem obowiązku wykazania braku winy na przewoźnika.

może uwolnić się od odpowiedzialności w całości lub w części w zakresie, w jakim pasażer lub inna osoba dochodząca roszczeń z tytułu szkody w razie śmierci pasażera przyczyniła się do jej powstania (Żylicz, 2011, s. 402–405; Polkowska i Szymajda, 2004, s. 66)³⁷. Przyczynienie się może polegać chociażby na niezastosowaniu się do poleceń załogi samolotu. Art. 20 konwencji nie odsyła do prawa krajowego, co oznacza, że przepisy konwencji mają charakter obligatoryjny, a osoby dochodzące odszkodowania (inne niż poszkodowany) wchodzą w jego sytuację jako pasażera – jego przyczynienie się do powstania szkody ma taki skutek, jakby to oni przyczynili się do jej powstania (Konert, 2010, s. 142–144).

W przypadku dochodzenia swoich praw wynikających z konwencji montrealskiej, pasażer może dochodzić swoich praw przed sądem w drodze wniesienia powództwa, zgodnie z właściwością sądów określoną w art. 33 konwencji³⁸.

1.2. Opóźnienie lub odwołanie lotu oraz *overbooking*

Konwencja montrealaska traktuje także w przedmiocie opóźnienia w przewozie pasażerów, bagażu lub towarów i odpowiedzialności przewoźnika za szkody powstałe w związku z tymi zdarzeniami. Przepis art. 19 ustanawia odpowiedzialność przewoźnika z tego tytułu, wprowadzając jednocześnie domniemanie, że przewoźnik nie ponosi winy i nie będzie obciążony odpowiedzialnością, dopóki powód nie wykaże iż szkody wynikły z opóźnienia w przewozie (Polkowska i Szymajda, 2004, s. 62). Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za szkodę spowodowaną opóźnieniem, jeśli udowodni, że on sam i osoby za niego działające podjęli wszelkie środki, jakich można było rozsądnie oczekiwać, w celu uniknięcia szkody albo że podjęcie takich środków było dla nich niemożliwe. Konwencja nie wymienia rodzajów szkód, które mogą powstać w wyniku opóźnienia w przewozie, kwestie te reguluje prawo krajowe. Przykładem szkody może być utrata kolejnego lotu w wyniku opóźnienia pierwszego przelotu lub skrócony urlop spowodowany opóźnieniem (Polkowska i Szymajda, 2004, s. 62).

W przypadku opóźnienia w przewozie pasażerów odpowiedzialność przewoźnika ograniczona jest do kwoty 4150 SDR, a przy przewozie bagażu – do kwoty 1000 SDR w razie zniszczenia, zagubienia, uszkodzenia lub opóźnienia.

Tak jak w przypadku odpowiedzialności z tytułu szkód na osobie, konwencja przewiduje uwolnienie przewoźnika od odpowiedzialności w przypadku przyczynienia się poszkodowanego do powstania szkody (art. 20).

Pomimo inkorporowania powyższych regulacji do europejskiego porządku prawnego, Ustawodawca unijny poszedł jeszcze dalej w zakresie ochrony praw pasażerów na gruncie rozporządzenia nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy pasażerom w przypadku odmowy przyjęcia

³⁷ Odpowiedzialność obiektywna za szkody o wartości nie przekraczającej 100 tys. SDR nie ma charakteru absolutnego, gdyż przewoźnik może uwolnić się od niej, wykazując przesłanki powstania szkody zgodnie z art. 20 konwencji. Co do kwoty przewyższającej wartość 100 tys. SDR – obowiązuje zasada domniemania winy.

³⁸ Art. 33 stanowi: „1. Powództwo o odszkodowanie musi zostać wytoczone, według wyboru powoda, na terytorium jednego z Państw Stron albo przed sądem właściwym dla siedziby przewoźnika, albo jego głównego miejsca prowadzenia działalności, albo miejsca prowadzenia działalności, w ramach której zawarta została umowa, albo przed sądem miejsca przeznaczenia. 2. W odniesieniu do szkód wynikłych ze śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera, powództwo może zostać wytoczone przed jednym z sądów wymienionych w ustępie 1 niniejszego artykułu lub na terytorium Państwa Strony, na którego terytorium w chwili wypadku pasażer miał swoje główne i stałe miejsce zamieszkania, i do którego lub z którego przewoźnik świadczy usługi lotniczego przewozu osób albo swoimi własnymi statkami powietrznymi, albo statkami powietrznymi innego przewoźnika w zastosowaniu umowy handlowej i w którym przewoźnik prowadzi swoją działalność lotniczego przewozu osób z lokalu wynajętego lub stanowiącego własność przewoźnika lub przez innego przewoźnika, z którym ma on umowę handlową”.

na pokład, odwołania lub dużego opóźnienia lotu i uchylecia rozporządzenia (ECC) nr 295/91³⁹. Rozporządzenie ustanowiło zasady odszkodowania oraz pomocy pasażerom w przypadku nie tylko opóźnienia, lecz także odmowy przyjęcia (*overbooking*) na pokład oraz odwołania lotu. Rozporządzenie zapewnia pasażerom minimalne prawa, których przewoźnik powinien przestrzegać bezpośrednio w chwili zaistnienia danego zdarzenia, czyli bez konieczności uzyskania przez pasażera jakiegokolwiek wyroku czy nakazu sądowego.

Wśród praw pasażerów zagwarantowanych przez rozporządzenie można wyróżnić m.in. prawo do opieki czy do odszkodowania⁴⁰.

Mówiąc o prawach pasażerów na gruncie unijnym, należy podkreślić niezwykle istotną rolę TSUE, który wydał szereg wyroków na gruncie stosowania rozporządzenia 261/2004⁴¹. Orzecznictwem tym Trybunał rozszerzył chociażby prawo do odszkodowania z tytułu odwołania lotu na opóźnienie lotu o co najmniej 3 godziny, a także uznał, że co do zasady usterka techniczna samolotu nie stanowi nadzwyczajnej okoliczności, która pozwala uwolnić się przewoźnikowi od odpowiedzialności. W związku z licznymi problemami dotyczący interpretacji przepisów rozporządzenia nr 261/2004, Komisja Europejska opublikowała Wytyczne interpretacyjne⁴², mające na celu lepsze wyjaśnienie niektórych przepisów zawartych w rozporządzeniu, zwłaszcza w świetle orzecznictwa Trybunału. Wytyczne mają pomóc nie tylko organom rozstrzygającym sprawy, lecz także pasażerom w lepszym zrozumieniu swoich praw.

W przypadku dochodzenia swoich praw wynikających z rozporządzenia 261/2004, czyli w przypadku opóźnienia, odwołania lotu lub *overbookingu*, pasażer może skorzystać z uproszczonej ścieżki i złożyć skargę na przewoźnika do Prezesa ULC⁴³, który wykonuje swoje zadania w tym zakresie przy pomocy Komisji Ochrony Praw Pasażerów (dalej: KOPP)⁴⁴. Skargę można złożyć wyłącznie po wyczerpaniu procedury reklamacyjnej u przewoźnika (art. 205 b ust. 3 i 4). W przypadku niesatysfakcjonującej decyzji Prezesa ULC, w której określa on zakres naruszenia i termin jego usunięcia, pasażer może wystąpić na drogę postępowania sądowego⁴⁵.

Należy także podkreślić, że przepisy ustawy lotniczej nie ograniczają prawa pasażera do korzystania z innych środków ochrony prawnej. Zgodnie z art. 203 ust. 1 upł „Do przewozu lotniczego

³⁹ Rozporządzenie nr 261/2004 spotkało się z krytyką przewoźników, w szczególności przewoźników niskokosztowych, gdyż wprowadziło zasady odpowiedzialności nieznaną systemowi warszawsko-montrealickiemu, powodując znaczne obciążenia finansowe dla przewoźników. Ocena słuszności wprowadzenia takich regulacji, które uzupełnione zostały bogatym orzecznictwem ETS, jest jednak przedmiotem odrębnych rozważań, zob. szerzej Kaczyńska-Adamczyk, 2011a, s. 67–80.

⁴⁰ Szczegółowo prawa pasażera zagwarantowane Rozporządzeniem 261/2004 zob. Ulotka informacyjna ULC. Pozyskano z: http://www.ulc.gov.pl/_download/kopp/2014/ulotka_pol.pdf (13.12.2016); Ulotka informacyjna KE. Pozyskano z: http://www.ulc.gov.pl/_download/kopp/2014/apr_leaflet_pl.pdf (14.12.2016).

⁴¹ Zob. np. Sprawy połączone C-402/07 i C-432/07 Sturgeon i in., ECLI:EU:C:2009:716. Pozyskano z: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-402/07&language=pl> (13.12.2016); Sprawa C-452/13, Germanwings, ECLI:EU:C:2014:2141. Pozyskano z: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-452/13&language=PL> (13.12.2016). Sprawa C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771. Pozyskano z: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=pl&num=C-549/07> (13.12.2016).

⁴² Wytyczne interpretacyjne dotyczące rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenia rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. U. UE C nr 214 z 15.06.2016, s. 5).

⁴³ Komisja generalnie zaleca, aby pasażerowie wnosili skargi do krajowych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów w kraju, w którym zdarzenie miało miejsce, zob. Wytyczne, 2016, s. 17, pkt 7.1. Europejskie odpowiedniki KOPP znajdują się na stronie <http://www.ulc.gov.pl/pl/prawa-pasazera/europejskie-odpowiedniki-kopp> (13.06.2016).

⁴⁴ W celu wdrożenia do prawa polskiego rozporządzenia 261/2004 ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy pasażerom w przypadku odmowy przyjęcia na pokład, odwołania lub dużego opóźnienia lotu, stanowiącego *lex specialis* w stosunku do konwencji montrealickiej, ustawodawca prowadził do ustawy – Prawo lotnicze rozdział Xa (dodany przez art. 1 pkt 23 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. (Dz.U. nr 180, poz. 1490) zmieniającej ustawę – Prawo lotnicze z dnia 5 października 2005 r.) zatytułowany „Ochrona praw pasażerów”. W dziale tym określono szczegółowo sankcje za dokonanie naruszeń przez przewoźnika, a także wskazano organ odpowiedzialny za przestrzeganie przepisów niniejszego rozporządzenia, którym jest komórka organizacyjna ULC – Komisja Ochrony Praw Pasażerów.

⁴⁵ Art. 12 ust. 1. Stanowi: „Niniejsze rozporządzenie nie narusza praw pasażerów do dochodzenia dalszego odszkodowania. Odszkodowanie na podstawie niniejszego rozporządzenia może zostać potrącone z takiego odszkodowania”.

stosuje się przepisy o ochronie konkurencji i konsumentów, z wyjątkiem spraw uregulowanych inaczej w ustawie oraz w umowach i w przepisach międzynarodowych”. Oznacza to, że konsument podlega także ochronie przewidzianej na gruncie ustawy z 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów⁴⁶. Natomiast ustawa z 29 lipca 1997 r. o usługach turystycznych⁴⁷ zapewnia ochronę konsumentów będących podmiotem lotniczych przewozów turystycznych.

Podobnie jak w przypadku naruszenia i dochodzenia praw pasażerów wynikających z rozporządzenia 261/2004, wygląda sytuacja w przypadku praw pasażerów niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się, zagwarantowanych rozporządzeniem 1107/2006.

2. Roszczenie do zarządzającego portem lotniczym

Sytuacje, w których pasażer może odnieść szkodę spowodowaną bezpośrednim działaniem lub zaniechaniem zarządzającego, która także może przyczynić się do nienależytego lub braku wykonania umowy o przewóz, są nieliczne. Obejmują one zdarzenia, w których pasażer dozna uszczerbku na zdrowiu w wyniku nienależytego utrzymania infrastruktury po stronie *airside* i *landside*, w szczególności zaś parkingów i terminali pasażerskich.

Kolejną kategorią zdarzeń mogą być sytuacje związane z niewłaściwą organizacją i niewłaściwie przygotowaną infrastrukturą w punktach kontroli bezpieczeństwa (*security*), którą wykonuje zarządzający (lub podmiot zewnętrzny na zasadzie *outsourcingu*).

Ostatnią kategorią będą zadania w obszarze pomocy pasażerom o statusie PRM, gdzie zarządzający ma szereg obowiązków wobec pasażera już od chwili jego pojawienia się na lotnisku w tzw. punkcie przylotu i odlotu⁴⁸.

Odszkodowania w przypadku innych zdarzeń, w tym uszkodzenia lub opóźnienia w transporcie bagażu czy opóźnienia lotu, pasażer nie będzie poszukiwał u zarządzającego portem lotniczym. Właściwym podmiotem będzie przewoźnik lotniczy, z którym pasażer ma zawartą umowę o przewóz i w tym zakresie kwestia ustalenia jaki podmiot faktycznie ponosi odpowiedzialność za zdarzenie powodujące szkodę lub z którym przepisy prawa łączą obowiązek wypłaty odszkodowania⁴⁹ jest poza zakresem zainteresowań pasażera. Natomiast przewoźnik może występować z roszczeniem zwrotnym przeciwko każdemu podmiotowi, w tym zarządzającemu portem lotniczym. I tak zarządzający może odpowiadać wobec przewoźnika z tytułu zdarzeń przyczyniających się do nienależytego wykonania lub niewykonania umowy o przewóz, takich jak niewłaściwie funkcjonująca infrastruktura do transportu bagażu (np. taśma jest uszkodzona, bagaż spada z taśmociągu i ulega zniszczeniu), zła organizacja służb lotniskowych powodująca opóźnienie w operacjach lotniczych czy wreszcie niewłaściwe prowadzenie polityki w zakresie przyrody ożywionej, w szczególności w zakresie zapobiegania zderzeniom z ptakami (*bird strike*) (szerzej: Kaczyńska-Adamczyk, 2011).

Mówiąc o obowiązkach zarządzającego portem lotniczym względem pasażerów, a także jego ewentualnej odpowiedzialności cywilnej w tym obszarze, istotne jest określenie obszaru

⁴⁶ Ustawa z 16.02.2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (t.j. Dz.U. 2015, poz. 184 z późn. zm.).

⁴⁷ Ustawa z 29.08.1997 r. o usługach turystycznych (t.j. Dz.U. 2016, poz. 187 z późn. zm.).

⁴⁸ Zarządzający zobowiązany jest wyznaczyć w porcie lotniczym punkty, w których PRM mogą powiadomić o swoim przybyciu, tzw. punkty przylotu i odlotu. Punkty te muszą być wyraźnie oznaczone i zapewnić dostęp do podstawowych informacji o porcie oraz o sposobie dalszego pozyskania informacji i pomocy. W praktyce znajdują się one przy głównych wejściach do terminali, przy stanowiskach odprawy biletowo-bagażowej (*check-in*), na parkingach lotniskowych, przy postojach taxi, przystankach komunikacji miejskiej. Zob. art. 5 rozporządzenia 1107/2006.

⁴⁹ Tak w przypadku rozporządzenia 261/2004 nie ma potrzeby wykazania szkody, aby uzyskać odszkodowanie przewidziane na gruncie tego aktu prawnego.

terytorialnego, będącego w zakresie jego kompetencji. Obszarem, na którym zarządzający będzie zobowiązany do podejmowania działań ukierunkowanych na pasażerów oraz gdzie może powstać jego odpowiedzialność odszkodowawcza jest teren portu lotniczego obejmujący strefę ogólnodostępną (*landside*) oraz strefę zastrzeżoną (*airside*), w tym parkingi lotniskowe, terminale i powierzchnie przed terminalami, także te w strefie zastrzeżonej. Odpowiedzialność ta wykracza jednak czasami poza teren portu lotniczego, czego przykładem jest zapobieganie sytuacjom kryzysowym z przyrodą ożywioną, które mieszczą się w ramach obowiązków zarządzającego związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa operacyjnego (*safety*). Zgodnie z Podręcznikiem Służb Lotniskowych Doc 1937⁵⁰, zderzenie z ptakiem na wysokości 0–60 m (0–200 stóp) podczas lądowania i na wysokości 0–150 m (0–500 stóp) podczas startu należy uznać jako mające miejsce na lotnisku. Jeśli zatem dojdzie do kolizji na tej wysokości, a zarządzający nie wypełni nałożonych na niego obowiązków, będzie podmiotem odpowiedzialnym za szkodę. Jeszcze innym przypadkiem byłaby sytuacja, w której w wyniku zaniedbań podczas kontroli bezpieczeństwa do strefy zastrzeżonej, a następnie na pokład samolotu dostałby się np. ładunek wybuchowy, który eksploduje np. na innym lotnisku docelowym. Wówczas także co do zasady zarządzający byłby podmiotem odpowiedzialnym.

Odpowiedzialność kontaktowa zarządzającego w tym przypadku nie wymaga większego komentarza, natomiast wymaga tego kwestia odpowiedzialności cywilnej zarządzającego z tytułu deliktu⁵¹. Zasad odpowiedzialności cywilnej zarządzającego, jak wspomniano powyżej, należy poszukiwać na gruncie kodeksu cywilnego. Bez wdawania się w tym miejscu w rozważania teoretyczno-prawne w tym obszarze⁵², należy wskazać, że podstawę odpowiedzialności zarządzającego z tytułu czynu niedozwolonego stanowi art. 415 k.c. Zarządzający odpowiada na zasadzie winy, tym samym aby pociągnąć go do odpowiedzialności, pasażer musi wykazać winę zarządzającego. Podobnie przewoźnik czy inny użytkownik lotniska, który ponosząc koszty związane z wypłatą odszkodowań czy naprawą sprzętu, w tym samolotu (np. po zderzeniu z ptakiem), występuje z roszczeniem regresowym do zarządzającego. Warto wspomnieć, że zarządzający winien wykonywać swoją działalność z zachowaniem zasad należytej staranności, jaka wymagana jest od profesjonalisty, który zarządza obiektem użytku publicznego i świadczy usługi na rzecz przewoźników i innych użytkowników lotniska. Przy czym w literaturze podkreśla się, że nie tylko niedołożenie zasad należytej staranności, lecz także brak wiedzy, umiejętności, nieuwaga będą stanowiły o winie profesjonalisty (Dubis, 2016, komentarz do art. 415 k.c., Nb 18). Dlatego tak ważne są procedury, właściwa organizacja pracy zapewniająca jej wysoką jakość, właściwe zagospodarowanie i przygotowanie infrastruktury⁵³.

W przypadku gdy pasażer odniesie szkodę, którą według niego spowodowało działanie lub zaniechanie zarządzającego portem lotniczym, może on wystąpić na drogę sądową z powództwem o odszkodowanie, wykazując winę zarządzającego. Aby dochodzenie roszczeń było skuteczne,

⁵⁰ Airport Services Manual, Doc 9137, Part 3, Bird Control and Reduction

⁵¹ Zob. szerzej: Czachórski, 2002; Lewaszkiewicz-Petrykowska, 1998; Nesterowicz, 1999; por. także: Ogiegło, 2010, komentarz do art. 37 c, 48 i 51; Pietrzykowski, 2013; Łętowska, 2006; Olejniczak, 2009 oraz przywołana tam literatura i orzecznictwo.

⁵² W przedmiocie odpowiedzialności cywilnej zarządzającego portem lotniczym w tym w zakresie rozważań dotyczących uznania zarządzającego za przedsiębiorstwo wprowadzane w ruch za pomocą sił przyrody, przypisania właściwej zasady odpowiedzialności, a także propozycji rozwiązań legislacyjnych zob. Kaczyńska, 2016, rozdz. III; zob. także: Żylicz, 2016, komentarz do art. 80.

⁵³ Często zdarza się, że przy zdarzeniu powodującym szkodę wynikającą ze złej organizacji czy złej jakości pracy, nie można wskazać konkretnej osoby odpowiedzialnej za szkodę. W takich sytuacjach zastosowanie może mieć koncepcja „winy bezimiennej”, „organizacyjnej”; zob. Dyszlewska-Tarnawska, 2010, komentarz do art. 44, Nb 14–15; zob. szerzej: Machnikowski, 2009.

pasażer powinien uwzględnić okoliczności wskazane powyżej, w szczególności zakres zadań wykonywanych przez zarządzającego, w tym zadania wykonywane w ramach działalności strictly lotniskowej i pozalotniskowej.

V. Podsumowanie

Realizacja przewozu lotniczego zgodnie z umową jest sumą działań, procedur i zaangażowania różnych podmiotów w ten proces. Zasadniczy stosunek prawny stanowiący podstawę wykonania przewozu to umowa zawarta pomiędzy przewoźnikiem a pasażerem, która nie mogłaby być wykonana bez „obudowania” jej innymi stosunkami umownymi, w tym w szczególności na linii przewoźnik – zarządzający portem lotniczym (Kaczyńska, 2016, s. 218–219)⁵⁴ i przewoźnik – agent handlingowy. Każdy z tych podmiotów realizuje określone zadania, których – przy realizacji umowy o przewóz – bezpośrednim beneficjentem jest przewoźnik, a pośrednim pasażer w takim sensie, że świadczone one są na zlecenie przewoźnika. Wyjątkiem są niektóre zadania zarządzającego portem lotniczym, które nie są związane bezpośrednio z umową o przewóz, a których bezpośrednim beneficjentem jest pasażer. Mowa o usługach parkingowych czy kontroli bezpieczeństwa *security*, którą wykonuje zarządzający w ramach ustawowo nałożonych na niego zadań, a która – będąc warunkiem niezbędnym do realizacji umowy przewozu – nie wynika bezpośrednio z tego stosunku prawnego. Zarządzający portem lotniczym nie jest bowiem ani stroną, ani w ogóle w żaden sposób przywołany w umowie o przewóz, jednakże jego rola w tym zakresie jest niepodważalna – pasażer bez poddania się kontroli bezpieczeństwa nie będzie mógł przejść do strefy zastrzeżonej lotniska, w której znajduje się hala odlotów.

Każdy z przywołanych podmiotów w ramach wykonywanych przez siebie zadań może przyczynić się do niewykonania przewozu zgodnie z umową. Z punktu widzenia pasażera nie jest jednak istotne kto realizuje zadania na kolejnych etapach podróży – w przypadku szkody na osobie czy mieniu, a także w przypadku odwołania lub opóźnienia lotu oraz *overbookingu* i wreszcie w przypadku zagubienia lub opóźnienia w dostarczeniu bagażu, pasażer ma roszczenie do przewoźnika o naprawienie szkody wynikające z faktu zawarcia umowy o przewóz. Oznacza to, że od chwili wyjścia z *gate'u*, a w przypadku bagażu – od chwili nadania go w *check-inie*, pasażer i bagaż pozostają pod opieką przewoźnika i w pierwszej kolejności winien on kierować swoje roszczenie do przewoźnika. Pasażer może oczywiście dochodzić naprawienia szkody czy też dochodzić realizacji swoich praw u innych podmiotów, lecz wydaje się, że najskuteczniejsza jest droga począwszy od ścieżki reklamacyjnej u przewoźnika, niezależnie czy mowa o prawach pasażera w ramach systemu warszawsko-montrealskiego, czy też zagwarantowanych w prawie unijnym, w szczególności w rozporządzeniu 261/2004. Pasażer nie powinien troszczyć się o ustalenie właściwego podmiotu odpowiedzialnego za dane zdarzenie, natomiast przewoźnik może wystąpić z roszczeniem regresowym do każdego podmiotu, który według niego spowodował lub przyczynił się do powstania szkody lub innego zdarzenia, z którym ustawa nakłada na przewoźnika obowiązki generujące koszty.

Poza umową o przewóz także mogą powstać sytuacje powodujące szkodę w mieniu lub na osobie pasażera, gdy ten przemieszcza się po terenie portu lotniczego, w tym w szczególności parkingach i terminalach. Jeżeli pasażer dozna jakiegokolwiek uszczerbku w wyniku zaniedbań

⁵⁴ Mowa o umowach zawartych na piśmie, ale także poprzez przyjęcie przez przewoźnika oferty portu lotniczego, która jest zawarta w taryfie opłat lotniskowych.

zarządzającego portem lotniczym może on dochodzić naprawienia szkody właśnie od niego. Może tu chodzić np. o pośliznięcie się na nieodśnieżonym chodniku, albo doznanie szkody na niesprawnych schodach ruchomych. Obowiązek naprawienia szkody nie wynika w takim przypadku z przepisów praw lotniczego, ale znajduje swoje postawy w innych aktach prawnych, w szczególności w k.c.

Należy jednocześnie rozróżnić zadania wykonywane przez zarządzającego i przez inne podmioty. I tak właściciele lokali gastronomicznych będą odpowiadać wobec pasażera w przypadku zatrucia pokarmowego z tytułu prowadzonej działalności, a zarządzający może odpowiadać wobec tych podmiotów jedynie jako wynajmujący lokal. Podobnie pasażer powinien mieć świadomość, że odbiór bagażu po przylocie mieści się w kompetencjach przewoźnika, który wykonuje to zadania poprzez agenta handlingowego, a zarządzający może ponosić ewentualnie odpowiedzialność w przypadku złej organizacji pracy służb na lotnisku bądź niezapewnienia właściwej infrastruktury.

Jedynie tytułem komentarza warto podkreślić, że system ochrony praw pasażera jest niezwykle rozbudowany i uwzględnia przede wszystkim jego interes. Należy mieć jednak nadzieję, że ustawodawca będzie dążył do wyważania interesu każdej ze stron umowy o przewóz oraz innych podmiotów zaangażowanych w jej realizację. Nieograniczone rozszerzanie praw pasażerów wydaje się bowiem nieracjonalne, gdyż może mieć daleko idące negatywne skutki dla konsumenta, chociażby w postaci cen biletów lub innych usług związanych z przewozem lotniczym. Przewoźnik musi bowiem znaleźć środki na pokrycie kosztów, a będzie ich poszukiwał u pasażera, u zarządzającego portem lotniczym lub poprzez oszczędności w ramach prowadzonej działalności. Bo czy racjonalna jest wypłata odszkodowania z tytułu opóźnienia lotu o 3 godziny, tak jak w przypadku jego odwołania? Warto zastanowić się także nad tym zagadnieniem.

Bibliografia

- Banaszczyk, Z. (2015). Komentarz do art. 417. W: Pietrzykowski K. (red.) *Kodeks cywilny. Komentarz*. Warszawa: C.H. Beck.
- Czachórski, W. (red.). (2002). *Zobowiązania. Zarys wykładu*. Warszawa: Lexis Nexis.
- Dubis, W. (2016). W: Gniewek, E. i Machnikowski, P. (red.). *Komentarz KC*. Warszawa: C.H. Beck. Komentarz do art. 415 k.c., Nb 18.
- Dyszlewska-Tarnawska, A. (2010). W: Ogiećło, L. (red.). *Ustawa o zawodach lekarza i lekarza dentystry*. Warszawa: C.H. Beck. komentarz do art. 44, Nb 14-15.
- Encyklopedia terroryzmu* (tytuł oryginału: International Encyclopedia of Terrorism). (2004). Warszawa: MUZA S.A.
- Galicki, Z. (1981). *Terroryzm lotniczy w świetle prawa międzynarodowego*. Warszawa: Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego.
- Jurkowska, A. (2010). Zasady wyznaczania rynków usług portów lotniczych w sprawach z zakresu ochrony konkurencji i regulacji. W: Czernicki, F. i Skoczny, T. (red.). *Usługi portów lotniczych w Unii Europejskiej i w Polsce a prawo konkurencji i regulacje lotniskowe*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, s. 56–71.
- Kaczyńska, S. (2016). *Zarządzający portem lotniczym jako podmiot prawa prywatnego i publicznego. Zagadnienia wybrane*. Warszawa: C.H. Beck.
- Kaczyńska, S. (2009). Terroryzm lotniczy w międzynarodowym i unijnym systemie prawnym. *Przegląd Komunikacyjny*, 11–12, 19–27.

- Kaczyńska, S. (2015). Odpowiedzialność cywilna zarządzającego portem lotniczym z tytułu czynu niedozwolonego. W: Łuczak (Jaworek), K. (red.), *Wybrane problemy prawne związane z funkcjonowaniem portu lotniczego*. Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego.
- Kaczyńska, S. (2016). Zarządzanie bezpieczeństwem przez zarządzającego portem lotniczym. W: Łuczak, K. (red.), *Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym*. Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego.
- Kaczyńska-Adamczyk, S. (2011). Airport operator and aircraft operator in case of bird strike. Relations, obligations and liability. *Transport Problems*, 6(3).
- Kaczyńska-Adamczyk, S. (2011a). Ekonomiczne konsekwencje obowiązków przewoźników lotniczych w zakresie praw pasażerów, wynikające z wybranego orzecznictwa Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości. W: Kos, B. (red.), *Współczesna gospodarka – wyzwania i oczekiwani* (s. 67–80). Katowice: Uniwersytet Ekonomiczny.
- Konert, A. (2008). Special protection of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air – Regulation (EC), No. 1107/2006. *Annals of Air and Space Law*, Vol. XXIII.
- Konert, A. (2010). *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*. Warszawa: Wolters Kluwer S.A.
- Konert, A. i Ephraimson-Abt, H. (2008). Disabled persons in the EU, Canada and in the US. *Air and Space Law*, 3.
- Lewaszkiwicz-Petrykowska, B. (1998). *Deliktowa odpowiedzialność za własne czyny w prawie cywilnym krajów europejskich*. KPP, 2.
- Łętowska, E. (red.). (2006). *System Prawa Prywatnego*. T. 5. Warszawa: C.H. Beck.
- Łuczak (Jaworek), K. (2015). Analiza usług obsługi naziemnej na gruncie regulacji Załącznika w sprawie usług transportu lotniczego GATS. W: Konert, A. (red.), *Internacjonalizacja i europeizacja prawa lotniczego. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Marka Żylicza*. Warszawa: Uczelnia Łazarskiego.
- Łuczak (Jaworek), K. (red.). (2016). *Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym*. Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego.
- Łuczak, K. (2016). Zarządzanie bezpieczeństwem przez agenta obsługi naziemnej. W: Łuczak, K. (red.). (2016). *Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym*. Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego.
- Machnikowski, P. (2009). W: Olejniczak, A. (red.), *System Prawa Prywatnego*. T. 6. Warszawa: C.H. Beck.
- Nesterowicz, M. (1999). *Odpowiedzialność kontraktowa i deliktowa (Uwagi de lege ferenda i o stosowaniu prawa)*. PiP, 1.
- Ogiegło, L. (red.). (2010). *Prawo farmaceutyczne. Komentarz*. Warszawa: C.H. Beck.
- Olejniczak, A. (red.). (2009). *System Prawa Prywatnego*. T. 6, Warszawa: C.H. Beck.
- Pietrzykowski, K. (red.). (2013). *Kodeks Cywilny. Komentarz*. T. 1. Warszawa: C.H. Beck.
- Polkowska, M. i Szymajda, I. (2004). *Konwencja montrealaska. Komentarz. Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*. Warszawa: Liber.
- Wolter, A., Ignatowicz, J., Stefaniuk, K. (2001). *Prawo cywilne. Zarys części ogólnej*. Warszawa: LexisNexis.
- Zajas, S. (2007). *Przeciwdziałanie zagrożeniom terrorystycznym na lotniskach*. Zeszyty Naukowe AON, 2(67).
- Żebrowska-Dreger, A. (2010). Usługi obsługi naziemnej. W: Czernicki, F. i Skoczny, T. (red.). *Usługi portów lotniczych w Unii Europejskiej i w Polsce a prawo konkurencji i regulacje lotniskowe*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego.
- Żylicz, M. (2011). *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe* (s. 46–61). Warszawa: Lexis Nexis.
- Żylicz, M. (red.). (2016). *Prawo lotnicze. Komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer.