

Dorota Ambrożuk
Daniel Dąbrowski
Krzysztof Wesołowski

Umowa przewozu osób

Analiza przepisów prawa regulujących umowę przewozu osób w poszczególnych gałęziach transportu, pochodzących od różnych prawodawców i tworzonych w różnym czasie



print pdf epub mobi

edu-Libri



Umowa przewozu osób

Dorota Ambrożuk
Daniel Dąbrowski
Krzysztof Wesołowski

Umowa przewozu osób

© edu-Libri s.c. 2018

Redakcja merytoryczna i korekta: edu-Libri

Projekt okładki i stron tytułowych: GRAFOS

Ilustracja na okładce: Rawpixel/iStock

Recenzent: dr hab. Joanna Kruczałak-Jankowska, prof. UG

Publikacja została sfinansowana ze środków na utrzymanie potencjału badawczego przyznanych Wydziałowi Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego

Wydawnictwo edu-Libri

ul. Zalesie 15, 30-384 Kraków

e-mail: edu-libri@edu-libri.pl

Skład i łamanie: GRAFOS

Druk i oprawa: OSDW Azymut Sp. z o.o.

Łódź ul. Senatorska 31

ISBN druk 978-83-65648-73-0

ISBN e-book PDF 978-83-65648-74-7

ISBN e-book epub 978-83-65648-75-4

ISBN e-book mobi 978-83-65648-76-1

Wydawnictwo edu-Libri

Wydanie I | Ark. wyd. 10,5 | Ark. druk. 10,5 | Format 165/235

Spis treści

Wykaz skrótów	9
Wstęp	13
1. Źródła prawa w zakresie przewozu osób	15
1.1. Uwagi wprowadzające	15
1.2. Regulacja umowy przewozu osób w Kodeksie cywilnym	15
1.3. Ustawa – Prawo przewozowe	16
1.4. Ustawa – Prawo lotnicze; problem nieprecyzyjnego odesłania	19
1.5. Kodeks morski	20
1.6. Konwencje międzynarodowe dotyczące przewozu osób	21
1.6.1. Uwagi wstępne	21
1.6.2. Przewóz kolejowy	21
1.6.3. Przewóz lotniczy	23
1.6.4. Przewóz morski	24
1.7. Przepisy dotyczące ochrony pasażera w prawie unijnym	25
1.8. Charakter prawny przepisów dotyczących umowy przewozu osób	33
1.8.1. Przepisy konwencji przewozowych	33
1.8.2. Przepisy rozporządzeń unijnych	33
1.8.3. Przepisy krajowe	34
2. Istota i charakter umowy przewozu osób. Zawarcie umowy przewozu osób ...	36
2.1. Uwagi wprowadzające	36
2.2. Umowa przewozu osób jako umowa nazwana. Rodzaje umów przewozu osób	37
2.3. <i>Essentialia negotii</i> umowy przewozu w Kodeksie cywilnym, Kodeksie morskim i konwencjach przewozowych	39
2.4. Odróżnienie umowy przewozu osób od innych umów	43
2.4.1. Umowa o dzieło	43
2.4.2. Umowa o przewóz rzeczy	43
2.4.3. Umowa najmu środka transportowego z obsługą	45
2.4.4. Umowa o udział w imprezie turystycznej (o wycieczkę, o podróż)	46
2.5. Strony umowy przewozu osób	48
2.5.1. Przewoźnik	48
2.5.2. Kontrahent przewoźnika	52
2.6. Zawarcie umowy przewozu osób	53
2.6.1. Uwagi wstępne	53

2.6.2. Zawarcie umowy w publicznych przewozach regularnych	53
2.6.3. Bilet i jego rola w zawarciu umowy przewozu osób	55
3. Treść stosunku prawnego przewozu osób	59
3.1 . Uwagi wprowadzające	59
3.2. Obowiązek uiszczenia wynagrodzenia przewoźnika	59
3.2.1. Wysokość wynagrodzenia przewoźnika	59
3.2.2. Termin uiszczenia wynagrodzenia przewoźnika. Skutki nieuiszczenia wynagrodzenia	61
3.3. Prawo do odstąpienia od umowy bez przyczyny oraz do jednostronnej zmiany umowy	62
3.3.1. Uwagi wstępne	62
3.3.2. Odstąpienie od umowy bez przyczyny	62
3.3.3. Jednostronna zmiana umowy (ustawa – Prawo przewozowe)	64
3.4. Prawo do bezpieczeństwa, higieny i wygody	65
3.5. Prawo do terminowości przewozu	67
3.5.1. Uwagi wstępne	67
3.5.2. Przewozy regularne	67
3.5.3. Przewozy inne niż regularne	69
3.6. Uprawnienia związane z opóźnieniem, odwołaniem oraz przerwaniem podróży	70
3.6.1. Uwagi wstępne	70
3.6.2. Przewozy podlegające ustawie – Prawo przewozowe	71
3.6.3. Regulacja Kodeksu morskiego	76
3.6.4. Uprawnienia wynikające z rozporządzeń unijnych	78
3.7. Szczególne uprawnienia osób niepełnosprawnych i z ograniczoną sprawnością ruchową	84
3.8. Prawo do przewozu bagażu i nadania przesyłki bagażowej	87
3.8.1. Uwagi wstępne	87
3.8.2. Przewóz bagażu podręcznego	88
3.8.3. Przewóz przesyłki bagażowej	89
4. Odpowiedzialność przewoźnika. Ustalenie wysokości odszkodowania	93
4.1. Uwagi wprowadzające	93
4.2. Odpowiedzialność za utratę życia i zdrowia pasażera	93
4.2.1. Uwagi wstępne	93
4.2.2. Przesłanki odpowiedzialności	96
4.2.3. Zasada odpowiedzialności; przyczyny zwalniające	98
4.2.4. Rodzaje szkód podlegających wyrównaniu	102
4.2.5. Ustalenie wysokości odszkodowania	104
4.3. Odpowiedzialność za szkody w przewożonym bagażu	107
4.3.1. Pojęcie i rodzaje bagażu	107
4.3.2. Odpowiedzialność za bagaż podręczny (niezarejestrowany, kabinowy)	108
4.3.3. Odpowiedzialność za bagaż powierzony przewoźnikowi	110
4.3.4. Ustalenie odszkodowania za bagaż	115
4.3.5. Odpowiedzialność za pieniądze, papiery wartościowe i cenne przedmioty	120
4.4. Odpowiedzialność za niezachowanie terminu przewozu	121
4.4.1. Uwagi wstępne	121
4.4.2. Odpowiedzialność za przedwczesny odjazd środka transportowego	121

4.4.3. Odpowiedzialność za opóźnione przybycie do miejsca przeznaczenia i za odwołanie środka transportowego	122
4.4.4. Zryczałtowane odszkodowanie za niedopuszczenie do środka transportowego, jego odwołanie, opóźnienie, utratę połączenia	124
4.4.5. Odpowiedzialność za opóźnienie w dostawie bagażu	128
5. Dochodzenie roszczeń z umowy przewozu osób	131
5.1. Uwagi wprowadzające	131
5.2. Osoby uprawnione do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych	131
5.3. Przewoźnicy, wobec których możliwe jest dochodzenie roszczeń	133
5.4. Tryb dochodzenia roszczeń	134
5.4.1. Postępowanie sądowe. Jurysdykcja	134
5.4.2. Dochodzenie praw wynikających z rozporządzeń unijnych – skargi	136
5.5. Terminy przedawnienia roszczeń	145
5.5.1. Terminy przedawnienia w przepisach krajowych	145
5.5.2. Terminy przedawnienia w umowach międzynarodowych	146
5.5.3. Terminy przedawnienia roszczeń wynikających z rozporządzeń unijnych	147
5.6. Kwestia tzw. obligatoryjnej reklamacji	149
6. Kierunki postulowanych zmian w krajowej regulacji umowy przewozu	151
6.1. Uwagi wprowadzające	151
6.2. Problemy wymagające wstępnego rozstrzygnięcia	152
6.3. Przegląd wybranych ustawodawstw obcych w zakresie przewozu osób	154
6.3.1. Holandia	154
6.3.2. Niemcy	155
6.3.3. Francja	156
6.3.4. Szwecja	156
6.4. Regulacja ujednolicona czy gałęziowa?	157
6.5. Miejsce regulacji	159
Aneks 1. Prawo do opieki	160
Aneks 2. Uprawnienia do przewozu zastępczego, przewozu powrotnego i zwrotu ceny	162
Bibliografia	165

Wykaz skrótów

Akty prawne

- CIM, przepisy ujednoczone (CIM) – załącznik B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) sporządzonej w Bernie z dnia 9 maja 1980 r. (Dz.U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674 ze zm.)
- CIV, przepisy ujednoczone (CIV) – załącznik A do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) sporządzonej w Bernie z dnia 9 maja 1980 r. (Dz.U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674 ze zm.)
- COTIF – Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) sporządzona w Bernie z dnia 9 maja 1980 r. (Dz.U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674 ze zm.)
- k.c., Kodeks cywilny – ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (tekst jedn. Dz.U. z 2018 r. poz. 1025 ze zm.)
- k.m., Kodeks morski – ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (tekst jedn. Dz.U. z 2016 r. poz. 66 ze zm.)
- konwencja ateńska – Konwencja ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu sporządzona w Atenach dnia 13 grudnia 1974 r. (Dz.U. z 1987 r. Nr 18, poz. 108 ze zm.)
- Protokół do Konwencji ateńskiej – Protokół do Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, 1974, sporządzony w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz.U. z 1994 r. Nr 99, poz. 479)
- konwencja montrealaska – Konwencja o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzona w Montrealu 28 maja 1999 r. (Dz.U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235 ze zm.)
- konwencja warszawska – Konwencja o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (Dz.U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49 ze zm.)

- pr. lot., ustawa – Prawo lotnicze – ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (tekst jedn. Dz.U. z 2018 r. poz. 1183)
- pr. przew., ustawa – Prawo przewozowe – ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (tekst jedn. Dz.U. z 2017 r. poz. 1983)
- rozporządzenie nr 2027/97 – rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 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 r., s. 1, Polskie wydanie specjalne 2004, rozdz. 7, t. 3, s. 489–491)
- rozporządzenie nr 261/2004 – rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku 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 r., s. 1–8, Polskie wydanie specjalne 2004, rozdz. 7, t. 8, s. 10–16)
- rozporządzenie nr 1371/2007 – rozporządzenie nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.Urz. UE L 315 z 3.12.2007 r., s. 14, sprost. Dz.Urz. UE L 70 z 14.03.2009 r., s. 47, Dz.Urz. UE L 238 z 6.09.2013 r., s. 23)
- rozporządzenie nr 1177/2010 – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.Urz. UE L 334 z 17.12.2010 r., s. 1)
- rozporządzenie nr 181/2011 – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.Urz. UE L 55 z 28.02.2011 r., s. 1)
- u.g.k. – ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (tekst jedn. Dz.U. z 2017 r. poz. 827)
- u.i.t., ustawa o imprezach turystycznych – ustawa z dnia 27 listopada 2017 r. o imprezach turystycznych i powiązanych usługach turystycznych (Dz.U. poz. 2361)
- u.p.t.z., ustawa o publicznym transporcie zbiorowym – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jedn. Dz.U. z 2017 r. poz. 2136 ze zm.)
- u.t.d., ustawa o transporcie drogowym – ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jedn. Dz.U. z 2017 r. poz. 2200 ze zm.)

wytyczne interpretacyjne do rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 – Zawiadomienie Komisji – Wytyczne interpretacyjne do rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.Urz. UE C 220 z 4.07.2015 r., s. 1)

wytyczne interpretacyjne dotyczące rozporządzeń (WE) nr 261/2004 i 2027/97 – Zawiadomienie Komisji – 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.Urz. UE C 214 z 15.06.2016 r., s. 5)

Pozostałe

Dz.U. – Dziennik Ustaw

Dz.Urz. UE – Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej

Dz.Urz. WE – Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich

SDR – Specjalne Prawa Ciąglenia

tekst jedn. – tekst jednolity

TSUE – Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej

Wstęp

Umowa przewozu osób należy do najczęściej zawieranych umów w obrocie cywilnoprawnym. Jej społecznemu i gospodarczemu znaczeniu nie towarzyszy adekwatne zainteresowanie ze strony przedstawicieli nauki prawa w Polsce. Choć w ostatnich latach ukazało się wiele opracowań o charakterze przyczynkarskim, brak jest szerszego, całościowego spojrzenia na tę umowę. Ostatnia monografia poświęcona tej problematyce ukazała się ponad 30 lat temu (W. Górski, Z. Dominiczak, *Problematyka prawna przewozu osób*, Ossolineum 1987). Od tego czasu zaistniały nie tylko daleko idące zmiany społeczne, gospodarcze i technologiczne, lecz także towarzysząca im gruntowna zmiana stanu prawnego. Co charakterystyczne, zmiana ta nie jest jedynie wynikiem nowelizacji przepisów prawa wewnętrznego, ale przede wszystkim efektem unormowania niektórych problemów wynikających z umowy przewozu osób prawodawstwem unijnym (rozporządzeniami o gałęziowym charakterze, mającymi bezpośrednie zastosowanie w państwach członkowskich Unii). Instytucje Unii Europejskiej od lat 90. XX w., kierując się potrzebą wzmocnienia ochrony pasażerów, przeciwdziałania niewłaściwym praktykom ze strony przewoźników (np. praktyce tzw. overbookingu), a także zapewnienia szczególnej pozycji osobom niepełnosprawnym, wydały wiele rozporządzeń odnoszących się do różnych problemów w poszczególnych gałęziach transportu. Rozporządzenia te, stosowane także do przewozów krajowych, odwołują się niekiedy do właściwych dla poszczególnych gałęzi transportu konwencji międzynarodowych, uzupełniając i zmieniając ich regulacje w odniesieniu do przewozów wykonywanych na terenie Unii Europejskiej (a niekiedy również do przewozów z państw Unii do krajów trzecich i w relacjach odwrotnych). Powoduje to, że unormowanie umowy przewozu osób, także w przypadku przewozów krajowych, obecnie odbywa się na trzech płaszczyznach, tj. prawa: unijnego, międzynarodowego i krajowego. Rodzi to poważne problemy zarówno przy ustalaniu właściwych przepisów mających zastosowanie, jak i przy ich stosowaniu. Przepisy prawa krajowego zawarte w Kodeksie cywilnym i w ustawie – Prawo przewozowe praktycznie nie uwzględniają nowego stanu rzeczy. Ich rola wobec istnienia regulacji unijnych (z odniesieniami do konwencji międzynarodowych) uległa w ostatnich latach znacznemu obniżeniu, choć różnie się to przedstawia w poszczególnych gałęziach transportu. Z kolei przepisy krajowe, które zostały wydane niejako w wykonaniu przepisów

unijnych (np. dotyczące rozpatrywania skarg pasażerów), nie zawsze są zharmonizowane z pozostałymi przepisami systemu.

Istnieje zatem pilna potrzeba naukowego omówienia istniejącego stanu prawnego, określenia zakresu jego zastosowania, rozwiązania wielu problemów wyłaniających się ze stosowania takiego niejednolitego i czasem niespójnego systemu (np. co do kwestii przedawnienia roszczeń o zryczałtowane odszkodowania przewidziane przepisami prawa unijnego, dróg dochodzenia roszczeń), a także nakreślenia kształtów nowej regulacji umowy przewozu osób w prawie krajowym.

Celem monografii jest zatem naukowe omówienie przepisów prawa regulujących umowę przewozu osób, pochodzących od różnych prawodawców (unijnego, międzynarodowego i krajowego) i tworzonych w różnym czasie. Chodzi przede wszystkim o ukazanie w usystematyzowany sposób obowiązującej regulacji, o wskazanie niektórych przynajmniej szczegółowych problemów wynikających ze stosowania przepisów, które nie zawsze są ze sobą spójne (efekt tzw. multicentryczności regulacji), oraz o próbę ich rozwiązania. Uwagi zawarte w monografii dotyczą prawa krajowego (regulacji zawartych w Kodeksie cywilnym, w ustawach: Prawo przewozowe, Prawo lotnicze, jak również w Kodeksie morskim), rozporządzeń unijnych oraz konwencji międzynarodowych obowiązujących w transporcie kolejowym, lotniczym i morskim. Autorzy mają świadomość, że rozległość regulacji oraz ograniczone ramy monografii nie pozwalają na rozwiązanie wszelkich spornych problemów. Dokonując wyboru, kierowali się przede wszystkim praktycznym aspektem stosowania wymienionych przepisów.

Niezależnie od powyższego monografia zawiera próbę określenia kierunków postulowanych zmian regulacji umowy przewozu w prawie wewnętrznym. Chodzi nie tylko o właściwą treść przepisów, tak aby była ona zharmonizowana z regulacjami unijnymi i międzynarodowymi, lecz także o odpowiedź na pytanie o potrzebę utrzymywania regulacji zunifikowanej (wobec gałęziowego unormowania umowy przewozu w prawie unijnym i międzynarodowym), a w konsekwencji – o miejsce takiej regulacji (Kodeks cywilny, ustawa szczególna, odpowiadająca dzisiejszej ustawie – Prawo przewozowe, ustawy kompleksowo regulujące przewozy w danych gałęziach transportu).

1. Źródła prawa w zakresie przewozu osób

1.1. Uwagi wprowadzające

Przewóz osób charakteryzuje się znacznym rozdrobnieniem źródeł prawa. Jest on bowiem regulowany aktami prawnymi o charakterze wewnętrznym (przepisami krajowymi), umowami międzynarodowymi (konwencjami ratyfikowanymi przez Rzeczpospolitą Polską) oraz rozporządzeniami wydanymi przez uprawnione organy Unii Europejskiej. Zachowano przy tym gałęziowy charakter regulacji (odrębne akty w odniesieniu do poszczególnych gałęzi transportu), co powoduje zwiększenie liczby aktów prawnych. Wszystkie te współlistniejące i wzajemnie na siebie oddziałujące akty normatywne tworzą multicytryczny system źródeł prawa w zakresie przewozu osób¹.

1.2. Regulacja umowy przewozu osób w Kodeksie cywilnym

W prawie krajowym najogólniejsze unormowanie mające zastosowanie do umowy przewozu osób zawarte jest w art. 774–778 k.c., przy czym art. 774 i 775 k.c., jako przepisy ogólne, odnoszą się zarówno do przewozu osób, jak i do przewozu rzeczy. Zawierają one przede wszystkim definicję umowy przewozu, w myśl której, zawierając taką umowę, przewoźnik zobowiązuje się w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do przewiezienia za wynagrodzeniem osób lub rzeczy (art. 774 k.c.). Jednocześnie polski ustawodawca przesądził o subsydiarnym (pośiłkowym) charakterze kodeksowych przepisów dotyczących umowy przewozu (w tym umowy przewozu osób), wskazując, że mają one zastosowanie do przewozu w zakresie poszczególnych rodzajów transportu tylko o tyle, o ile przewóz ten nie jest uregulowany przepisami odrębnymi (art. 775 k.c.). Przepis ten rozumiany jest

¹ Szerzej na ten temat [Wesołowski, 2016, s. 201–202].

jednak w taki sposób, że postanowienia Kodeksu cywilnego należy stosować do wszystkich gałęzi transportu, także tych, które zostały uregulowane odrębnie, z tym że w przypadku tych ostatnich tylko w odniesieniu do kwestii nieunormowanych przepisami szczególnymi. Zastosowanie przepisów Kodeksu jest przy tym niezależne od tego, czy regulacje szczególne zawierają w tym zakresie klauzule odsyłające². Obecnie, z wyjątkiem transportu konnego, inne gałęzie transportu posiadają takie odrębne regulacje, co oznacza, że przepisy Kodeksu cywilnego znajdują do nich wyłącznie zastosowanie posiłkowe. Dla przewozów konnych stanowią one natomiast jedyną regulację.

Do przewozu osób *sensu stricto* odnosi się w istocie jeden, sformułowany ogólnie, przepis art. 776 k.c., nakładający na przewoźnika obowiązek zapewnienia podróżnym odpowiadających rodzajowi transportu warunków bezpieczeństwa i higieny oraz wygod, jakie ze względu na rodzaj transportu uważa się za niezbędne. Przepis art. 777 k.c. stanowi natomiast o zasadach odpowiedzialności przewoźnika za bagaż, zarówno tzw. bagaż podręczny (tj. taki, który podróżny przewozi ze sobą), jak i bagaż powierzony przewoźnikowi do przewozu (przesyłkę bagażową), w odniesieniu do tego ostatniego odsyłając do zasad odpowiedzialności przewidzianych dla przewozu rzeczy. Ostatni z wymienionych przepisów – art. 778 k.c. – reguluje przedawnienie roszczeń z umowy przewozu osób, przewidując dla nich roczny termin przedawnienia, liczony od dnia wykonania przewozu, a gdy nie został on wykonany – od dnia, kiedy miał być wykonany.

1.3. Ustawa – Prawo przewozowe

Ustawą z 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe³, której przepisy stanowią unormowanie szczególne (*lex specialis*) w odniesieniu do przepisów Kodeksu cywilnego, polski ustawodawca ujedynolicił umowę przewozu osób i rzeczy. Początkowo (art. 1 ust. 1 w pierwotnym brzmieniu) objął nią przewozy krajowe w zakresie transportu kolejowego, samochodowego, lotniczego oraz żeglugi śródlądowej. Ten stan rzeczy zmieniono nowelizacją z 2 września 1994 r. (ustawa o zmianie ustawy – Prawo przewozowe⁴), nadając przepisowi art. 1 ust. 1 pr. przew. nowe brzmienie przez rezygnację z enumeratywnego wyliczenia gałęzi transportu objętych ustawą i wskazanie, że ma ona zastosowanie do wszystkich gałęzi transportu, z wyjątkiem transportu morskiego i konnego. Do wyłączenia z zakresu ustawy – Prawo przewozowe transportu lotniczego doszło zaś w wyniku wejścia w życie ustawy z 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze⁵.

Obecnie ustawa znajduje zastosowanie do transportu kolejowego, samochodowego, żeglugi śródlądowej, przewozów, w których nie określono środka transportowego,

² Por. [Szancilo, 2013, s. 25].

³ Ustawa weszła w życie 1 lipca 1985 r., tekst jedn. Dz.U. z 2017 r. poz. 1983 ze zm.

⁴ Dz.U. Nr 111, poz. 536.

⁵ Ustawa weszła w życie 17 listopada 2002 r., tekst jedn. Dz.U. z 2018 r. poz. 1183.

jak również do przewozów, do których bezpośrednio zastosowanie miałby przed wskazaną nowelizacją Kodeks cywilny [Wesołowski, 2014b, s. 20], np. do transportu komunalnego czy transportu wyciągami narciarskimi [Żakowski, 2005]. Ponadto ustawę stosuje się do krajowych przewozów multimodalnych (kombinowanych), tj. wykonywanych różnymi środkami transportu, z wyjątkiem tych gałęzi, które są wprost wyłączone spod stosowania ustawy – Prawo przewozowe.

Ustawa ma przede wszystkim zastosowanie do przewozów krajowych, tj. takich, których miejsce rozpoczęcia i zakończenia przypada w Polsce, choćby droga przewozu wiodła poza granicami Polski [Wesołowski, 2014b, s. 25]. Dotyczy to także przewozów krajowych, gdy jedna ze stron umowy przewozu ma miejsce zamieszkania lub siedzibę poza Polską, a nie dokonano wyboru prawa obcego i zastosowanie znajdują przepisy kolizyjne [rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I)⁶ albo ustawa z 4 lutego 2011 r. – Prawo prywatne międzynarodowe⁷].

Ustawa może mieć również zastosowanie do przewozów kabotażowych, wykonywanych na terytorium innych państw, o ile strony umowy przewozu wybrały prawo polskie i wybór ten był dopuszczalny lub zastosowanie prawa polskiego wynikało z norm kolizyjnych⁸.

Przepisy ustawy – Prawo przewozowe odnoszą się jednak w ograniczonym zakresie do przewozów pasażerskich, ponieważ stosuje się je jedynie w zakresie nieuregulowanym rozporządzeniami unijnymi (z wynikającymi z nich odniesieniami do konwencji międzynarodowych). Ograniczenie to dotyczy zwłaszcza przewozów kolejowych. W mniejszym zakresie (wynikającym z faktu ograniczonej regulacji przepisami rozporządzeń i braku stosownych konwencji międzynarodowych) odnosi się to do transportu samochodowego i żeglugi śródlądowej (zob. bliżej uwagi zawarte w podrozdziale 1.7).

Na mocy art. 2 ust. 3 pr. przew. przepisy tej ustawy stosuje się również pomocniczo do przewozów międzynarodowych, a raczej umów przewozu międzynarodowego [Wesołowski, 2013, s. 104], jeżeli umowa międzynarodowa nie stanowi inaczej. Chodzi przede wszystkim o umowy przewozu międzynarodowego, które nie są regulowane konwencjami międzynarodowymi, które wiązałyby Polskę (np. przewozy autobusowe), o umowy przewozu międzynarodowego w zakresie, w jakim dany przewóz jest wyłączony spod działania danej konwencji, jak i o umowy przewozu międzynarodowego podlegające danej konwencji, ale w zakresie nieuregulowanym tą konwencją. Stosowanie przepisów ustawy – Prawo przewozowe powinno się jednak odbywać z dużą ostrożnością. W pierwszej kolejności rozstrzygnięcia danego problemu należy bowiem poszukiwać na gruncie danej konwencji jako

⁶ Dz.Urz. UE L 177 z 4.07.2008 r., s. 6–16.

⁷ Tekst jedn. Dz.U. z 2015 r. poz. 1792.

⁸ Szerzej na ten temat [Wesołowski, 2014b, s. 26].

autonomicznego aktu prawnego⁹. Dopiero w przypadku, gdy takiego rozstrzygnięcia brak i jeśli na podstawie norm kolizyjnych wskazane zostało prawo polskie lub strony umowy dokonały wyboru tego prawa (o ile przepisy pozwalają na dokonanie takiego wyboru), a nadto, gdy dana gałąź transportu nie jest wyłączona spod regulacji ustawy – Prawo przewozowe, można sięgnąć do rozwiązań w niej zawartych.

Przepisy ustawy – Prawo przewozowe powinny być także stosowane do kwestii objętych regulacją rozporządzeń unijnych (wymienionych w podrozdziale 1.7) normujących zagadnienia krajowego i międzynarodowego przewozu osób w państwach członkowskich Unii Europejskiej w poszczególnych gałęziach transportu – w zakresie, w jakim rozporządzenia te odsyłają do prawa krajowego bądź nie regulują określonych zagadnień. Ustawa – Prawo przewozowe w art. 1 ust. 4 z niezrozumiałych względów wymienia jednak tylko jedno z takich rozporządzeń, stanowiąc, że:

„Przepisy ustawy stosuje się do umowy przewozu podróznego w przypadku przewozu wykonywanego śródlądową drogą wodną w rozumieniu art. 3 lit. i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.Urz. UE L 334 z 17.12.2010, s. 1, z późn. zm.), jeżeli to rozporządzenie nie stanowi inaczej”.

Ustawa – Prawo przewozowe ma zastosowanie do umów przewozu, w tym przewozu osób, wykonywanych zarówno odpłatnie, jak i odpowiednio do przewozów wykonywanych nieodpłatnie przez podmioty wykonujące je w zakresie działalności swoich przedsiębiorstw.

Oprócz przepisów ogólnych, mających zastosowanie do przewozu osób i rzeczy (art. 1–11a), przewóz osób i przesyłek bagażowych regulowany jest przepisami rozdziału 2 (art. 14–34a) oraz rozdziału 6 dotyczącego odpowiedzialności przewoźnika z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu osób (art. 62–64). Przepisy te mają głównie charakter cywilnoprawny i mimo wielokrotnych nowelizacji ustawy nie uległy zasadniczym zmianom. Za najważniejszą zmianę należy uznać objęcie zakresem ustawy przewozów komunalnych. Ponadto istotna zmiana wynika z orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego, który wyrokiem z 2 grudnia 2008 r., wydanym w sprawie K 37/07¹⁰, orzekł o częściowej niekonstytucyjności przepisu art. 62 ust. 2 pr. przew., dotyczącego odpowiedzialności przewoźnika za szkodę, jaką poniósł podróznym wskutek opóźnionego przyjazdu lub odwołania regularnie kursującego środka transportowego, tj. w części obejmującej zwrot: „jeżeli szkoda wynikła z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika”. Tym samym do tej odpowiedzialności, o ile inne przepisy nie stanowią nic innego, należy stosować przepisy art. 471 i n. k.c. [Wesołowski, 2014b, s. 262].

⁹ Por. np. [Czepelak, 2008, s. 397; Wesołowski, 2013, s. 82].

¹⁰ OTK-A 2008, nr 10, poz. 172. Sentencja wyroku została opublikowana w Dz.U. z 2008 r. Nr 219, poz. 1408.

1.4. Ustawa – Prawo lotnicze; problem nieprecyzyjnego odesłania

Jak wskazano w podrozdziale 1.3, początkowo umowa przewozu lotniczego, w tym także przewozu osób, w polskim prawie wewnętrznym była objęta ujednoliconą regulacją umowy przewozu zawartą w ustawie – Prawo przewozowe. Jednakże w 2002 r., pod wpływem głosów doktryny przeciwnych unifikacji¹¹, przewozy lotnicze zostały wyłączone z zakresu zastosowania tej ustawy.

Obecne, zawarte w polskim prawie wewnętrznym unormowanie umowy przewozu lotniczego, w tym umowy przewozu osób, uznać należy za nader skromne. W ustawie – Prawo lotnicze, która stanowi kompleksowy akt prawny regulujący tę gałąź transportu, umowie przewozu został poświęcony przepis art. 205. Zgodnie z ust. 1 tego artykułu:

„Do umowy przewozu lotniczego, w tym czarteru lotniczego oraz do innych stosunków cywilnoprawnych związanych z przewozem lotniczym, nieuregulowanych przepisami prawa lotniczego i umowami międzynarodowymi, stosuje się przepisy prawa cywilnego”.

Jednocześnie – na podstawie ust. 4 – przyznano ministrowi właściwemu do spraw transportu upoważnienie do stosowania, w drodze rozporządzenia, postanowień umów międzynarodowych w odniesieniu do przewozów krajowych, z którego to uprawnienia minister nie skorzystał. W tym stanie rzeczy umowa krajowego przewozu lotniczego regulowana jest przepisami prawa cywilnego.

Zawarte w art. 205 ust. 1 pr. lot. odesłanie wywołało jednak poważne wątpliwości co do tego, które przepisy prawa cywilnego należy stosować do umowy krajowego przewozu lotniczego, a mianowicie czy przepisy Kodeksu cywilnego, czy również ustawy – Prawo przewozowe. Za stosowaniem ustawy opowiada się T. Stec, który zauważa, że pojęcie „prawo cywilne” nie ogranicza się jedynie do Kodeksu cywilnego, lecz obejmuje wszystkie akty prawne zawierające normy o cywilnoprawnym charakterze, a co za tym idzie – także ustawy – Prawo przewozowe [Stec, 2005, s. 37–38].

Choć należy się zgodzić ze stanowiskiem, że przepisy prawa cywilnego to nie tylko przepisy zawarte w Kodeksie cywilnym, to za niedopuszczalnością stosowania ustawy – Prawo przewozowe do umowy krajowego przewozu lotniczego przemawia treść postanowienia art. 1 ust. 1 pr. przew., która wyłącza w sposób jednoznaczny możliwość jego stosowania m.in. do transportu lotniczego¹².

W doktrynie wyrażone zostało również stanowisko pośrednie, w myśl którego wyłączenie stosowania ustawy – Prawo przewozowe do przewozów lotniczych, zawarte w art. 1 tej ustawy, ma jedynie charakter ogólnej zasady, która to zasada może doznawać pewnych ograniczeń. Takim ograniczeniem jest właśnie odesłanie zawarte w art. 205 ust. 1 pr. lot., ale wyłącznie w zakresie umowy krajowego

¹¹ Takie stanowisko zajmowali m.in. A. Kolarski [1984, s. 6] i M. Sośniak [1987, s. 11–13].

¹² Tak słusznie [Żylicz, 2002, s. 376; Szanciło, 2013, s. 28; Dąbrowski, 2014, s. 78].

przewozu lotniczego. Przy uwzględnieniu szerokiego zakresu odesłania odnoszącego się do prawa cywilnego i uznaniu przepisu art. 205 ust. 1 pr. lot. za *lex specialis* w stosunku do ogólnej zasady wynikającej z art. 1 pr. przew. możliwe jest uznanie, że zawarte w tej ustawie przepisy dotyczące umowy przewozu znajdują zastosowanie również do umów przewozu lotniczego, mimo ogólnego wyłączenia przewozów lotniczych spod reżimu ustawy – Prawo przewozowe [Garnowski, 2017, s. 12].

Istotne postanowienia odnoszące się m.in. do przewozu osób ujęte są również w art. 208 ust. 1 i 2 pr. lot. dotyczącym odpowiedzialności przewoźnika. W świetle tych przepisów przewoźnik lotniczy odpowiada za szkody w przewozie pasażerów, bagażu i towarów na zasadach określonych w umowach międzynarodowych ratyfikowanych przez Rzeczpospolitą Polską, stosownie do zakresu ich stosowania (ust. 1). Zasady te stosuje się również do odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkody w przewozie międzynarodowym niepodlegającym tym umowom, a rozpoczynającym się lub kończącym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub z wykonywaniem lądowania handlowego na tym terytorium oraz w przewozie lotniczym krajowym (ust. 2).

Zawarte w art. 208 ust. 2 pr. lot. odesłanie oznacza, że przepisy konwencji lotniczych (głównie konwencji montrealskiej) znajdują zastosowanie także do umowy krajowego przewozu lotniczego pasażerów, ale tylko w zakresie odpowiedzialności przewoźnika.

Ochronie praw pasażerów poświęcony jest natomiast dział Xa (art. 205a i 205b pr. lot.), zawierający przepisy uprawniające pasażerów do wnoszenia skarg do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na naruszenia postanowień rozporządzeń unijnych dotyczących praw pasażerów korzystających z przewozów lotniczych.

1.5. Kodeks morski

Przewóz pasażerów drogą morską regulowany jest przepisami ustawy z 18 września 2001 r. – Kodeks morski¹³ (art. 172–187), zawierającymi m.in. definicję umowy przewozu pasażera i jego bagażu drogą morską (art. 172). Przepisy Kodeksu morskiego mają jednak ograniczone zastosowanie do przewozów pasażerskich, gdyż stosuje się je jedynie w zakresie nieuregulowanym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (art. 172 § 1a k.m.).

Odpowiedzialność przewoźnika za szkody na osobie pasażera oraz za szkody w jego bagażu regulowana jest zaś postanowieniami konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 13 grudnia 1974 r., zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 19 listopada 1976 r.¹⁴ (art. 181 § 1 k.m.). Nie

¹³ Tekst jedn. Dz.U. z 2016 r. poz. 66 ze zm.

¹⁴ Szerzej na temat konwencji ateńskiej [Dragun-Gertner, Peplowska-Dąbrowska, 2017, s. 88–90].

dotyczy to jednak przewozów, o których mowa w art. 2 zdaniu pierwszym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków¹⁵ (art. 181 § 1a k.m.).

Na mocy art. 181 § 2 i 3 k.m. postanowienia Konwencji ateńskiej stosuje się do wszystkich umów przewozu pasażerów i ich bagażu, podlegających przepisom Kodeksu morskiego, a także odpowiednio do przewozu osób, które za zgodą przewoźnika odbywają podróż bez opłaty za przewóz albo na podstawie umowy innej niż umowa przewozu pasażera.

Przepis art. 186 k.m. reguluje także kwestię terminów przedawnienia roszczeń wynikających z przewozów pasażerskich, wskazując, że roszczenia z tytułów innych niż określone w Konwencji ateńskiej oraz w rozporządzeniu nr 392/2009 przedawniają się z upływem 2 lat od dnia wymagalności.

Obecnie trwają prace nad nowelizacją Kodeksu morskiego w zakresie przewozu osób mającą na celu uwzględnienie zmian w legislacji międzynarodowej i unijnej (zob. uwagi poniżej)¹⁶.

1.6. Konwencje międzynarodowe dotyczące przewozu osób

1.6.1. Uwagi wstępne

W prawie międzynarodowym brak jednego aktu prawnego, który w sposób kompleksowy regulowałby kwestię umowy przewozu osób. Problematyka ta unormowana jest w kilku konwencjach międzynarodowych, przy zachowaniu gałęziowego charakteru transportu.

1.6.2. Przewóz kolejowy

Przewozy kolejowe obecnie regulowane są przez konwencję o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z 9 maja 1980 r.¹⁷, zmienioną Protokołem wileńskim

¹⁵ Dz.Urz. UE L z 28.05.2009 r., s. 24–46. Chodzi o przewozy międzynarodowe w rozumieniu art. 1 pkt 9 konwencji ateńskiej lub przewozy morskimi drogami wodnymi w obrębie jednego państwa członkowskiego na pokładzie statków należących do klas A i B, zgodnie z art. 4 dyrektywy 98/18/WE, w przypadku gdy: a) statek pływa pod banderą państwa członkowskiego lub został w nim zarejestrowany; b) umowa przewozu została zawarta w państwie członkowskim; lub c) miejsce wyjazdu lub przeznaczenia według umowy przewozu znajduje się w państwie członkowskim.

¹⁶ Szerzej na ten temat [Dragun-Gertner, Peplowska-Dąbrowska, 2017, s. 93].

¹⁷ Dz.U. z 1985 r. Nr 34, poz. 158.

z 3 czerwca 1999 r.¹⁸, przy czym do przewozu osób odnosi się załącznik A: Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu osób kolejami (CIV). Umową z 23 czerwca 2011 r., zawartą z Międzynarodową Organizacją Przewozów Kolejami, Unia Europejska przystąpiła do COTIF¹⁹. Umowa ta zatwierdzona została decyzją Rady z 16 czerwca 2011 r.²⁰.

Przepisy ujednolicone (CIV) definiują m.in. umowę przewozu podróznego (art. 6), określają treść i formę biletu (art. 7), zasady przewozu bagażu podręcznego, zwierząt, przesyłek bagażowych i samochodów (tytuł III, art. 12–25), odpowiedzialność przewoźnika za szkody na osobie podróznego (art. 26–31), za niedotrzymanie rozkładu jazdy (art. 32), za szkody powstałe podczas przewozu bagażu podręcznego, zwierząt, przesyłek bagażowych i pojazdów samochodowych (art. 33–52), a także kwestie odpowiedzialności podróznego wobec przewoźnika (art. 53).

Przepisy ujednolicone (CIV) stosuje się do każdej umowy odpłatnego lub nieodpłatnego przewozu osób koleją, jeżeli miejsce wyjazdu i miejsce przeznaczenia są położone w dwóch różnych państwach członkowskich, niezależnie do miejsca zamieszkania lub siedziby i przynależności państwowej stron umowy przewozu.

Ponadto stosuje się je, jeżeli międzynarodowy przewóz będący przedmiotem jednej umowy obejmuje przewóz drogowy lub przewóz środkami żeglugi śródlądowej w komunikacji wewnętrznej państwa członkowskiego jako uzupełnienie przekraczającego granice przewozu kolejami. Analogicznie przepisy ujednolicone (CIV) znajdują zastosowanie, jeżeli międzynarodowy przewóz będący przedmiotem jednej umowy obejmuje przewóz morski lub przekraczający granice przewozu środkami żeglugi śródlądowej jako uzupełnienie przewozu kolejami, o ile przewóz morski lub przewóz środkami żeglugi śródlądowej jest wykonywany na liniach wpisanych na listę, o której mowa w art. 24 § 1 COTIF (na listę linii morskich i żeglugi śródlądowej CIV).

Postanowienia CIV stosuje się również w zakresie dotyczącym odpowiedzialności przewoźnika za śmierć i zranienie podróznym, do osób konwojujących przesyłkę, której przewóz odbywa się zgodnie z przepisami CIM, tj. Przepisami ujednoliconymi o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM), stanowiącymi załącznik B do konwencji COTIF.

Niezależnie od powyższego, na zasadzie dobrowolności, każde państwo, które jest stroną umowy o międzynarodowym kolejowym bezpośrednim przewozie osób, porównywalnej do przepisów ujednoliconych (CIV), może, gdy zwróci się z wnioskiem o przystąpienie do konwencji COTIF, złożyć oświadczenie o stosowaniu postanowień CIV tylko do przewozów wykonywanych na części infrastruktury kolejowej położonej na jego terytorium. Wymieniona część infrastruktury kolejowej musi być przy tym ściśle określona i powinna być połączona z infrastrukturą kolejową

¹⁸ Dz.U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674 ze zm.

¹⁹ Dz.Urz. UE L 51 z 23.02.2013 r., s. 8.

²⁰ Dz.Urz. UE L 51 z 23.02.2013 r., s. 1.

państwa członkowskiego. Jeżeli dane państwo złożyło takie oświadczenie, postanowienia CIV stosuje się pod warunkiem, że:

- miejsce wyjazdu albo przeznaczenia oraz ustalona w umowie przewozu droga przewozu będą położone na ściśle oznaczonej infrastrukturze, lub
- ściśle oznaczona infrastruktura łączy infrastrukturę dwóch państw członkowskich oraz została ona przewidziana w umowie przewozu jako droga do przewozu tranzytowego.

Przepisy ujednoczone (CIV) nie znajdują natomiast zastosowania do przewozów wykonywanych między stacjami położonymi na terytorium państw sąsiadujących, jeżeli infrastrukturą tych stacji zarządza jeden lub kilku zarządzających należących do jednego i tego samego państwa. Ponadto państwa członkowskie mogą zawierać umowy przewidujące odchylenia od postanowień CIV w odniesieniu do przewozów wykonywanych wyłącznie między dwiema stacjami położonymi po dwóch stronach granicy, jeżeli nie ma między nimi innej stacji. Również w celu wykonywania przewozów w tranzycie przez państwo niebędące państwem członkowskim właściwe państwa mogą zawierać porozumienia przewidujące niestosowanie CIV.

Na podstawie przepisu art. 8 § 2 i 3 COTIF w sprawach nieuregulowanych w konwencji należy stosować prawo krajowe, przez które należy rozumieć prawo państwa, w którym osoba uprawniona dochodzi swoich roszczeń, włącznie z normami kolizyjnymi.

1.6.3. Przewóz lotniczy

Pierwszym aktem prawnym regulującym umowę przewozu lotniczego jest Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie 12 października 1929 r.²¹, zmieniona następnie Protokołem podpisanym w Hadze 2 września 1955 r.²² oraz uzupełniona Konwencją o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez inną osobę niż przewoźnik umowny z 18 września 1961 r.²³, które to akty tworzą tzw. system warszawski. System ten podlegał dalszym zmianom, których jednak Polska nie ratyfikowała²⁴. Wszystkie te akty prawne – oprócz przepisów regulujących zagadnienia dotyczące przewozu osób – zawierają także przepisy poświęcone umowie przewozu towarów.

Obecnie jednak w przewozach lotniczych system warszawski, chociaż wciąż obowiązuje, stracił na znaczeniu, a to za sprawą nowej konwencji lotniczej, tj. Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu

²¹ Dz.U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49, sprost. Dz.U. z 1934 r. Nr 78, poz. 737.

²² Dz.U. z 1963 r. Nr 33, poz. 189.

²³ Dz.U. z 1965 r. Nr 25, poz. 167.

²⁴ Patrz na ten temat [Polkowska, Szymajda, 2004, s. 11–14].

lotniczego, podpisanej w Montrealu 28 maja 1999 r. Stroną tej konwencji jest zarówno Polska, jak i Unia Europejska. Decyzją Rady z 5 kwietnia 2001 r.²⁵ Unia Europejska przystąpiła bowiem do tej konwencji.

Konwencja montrealaska reguluje międzynarodowy przewóz osób, bagażu i przewóz towarów wykonywany statkiem powietrznym za wynagrodzeniem. Ma również zastosowanie do międzynarodowego przewozu bezpłatnego wykonywanego statkiem powietrznym przez przedsiębiorstwo transportu lotniczego, a nadto do przewozu wykonywanego przez państwo lub przez osoby prawne prawa publicznego, jeżeli są spełnione powyższe warunki. Przewozem międzynarodowym jest zaś każdy przewóz, w którym, zgodnie z umową stron, miejsce rozpoczęcia i miejsce przeznaczenia, niezależnie od tego, czy nastąpi przerwa w przewozie lub zmiana statku powietrznego, czy nie, są położone bądź na terytorium dwóch państw stron, bądź na terytorium jednego tylko państwa strony, jeżeli w umowie przewidziano lądowanie na terytorium innego państwa nawet niebędącego państwem stroną. Przewóz bez takiego lądowania między dwoma punktami położonymi na terytorium jednego tylko państwa-strony nie jest uważany za przewóz międzynarodowy w rozumieniu konwencji montrealaskiej.

Konwencja montrealaska uporządkowała przede wszystkim zasady odpowiedzialności przewoźnika lotniczego [Polkowska, Szymajda, 2004, s. 15]. Wprowadzono nią korzystne regulacje dla pasażerów, znosząc m.in. kwotowe limity odszkodowań w razie śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia pasażera, wypłaty w takich sytuacjach zaliczek (jeśli wymaga tego prawo krajowe) czy wyboru przez pasażera sądu.

1.6.4. Przewóz morski

Przewóz morski pasażerów normowany jest Konwencją ateńską w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 13 grudnia 1974 r.²⁶, zmienioną Protokołem ateńskim z 19 listopada 1976 r.²⁷, które Polska ratyfikowała (do konwencji odsyłają też przepisy Kodeksu morskiego, por. podrozdział 1.5). Kolejna zmiana tej konwencji wynika z Protokołu z 1 listopada 2002 r., który wszedł w życie 23 czerwca 2014 r.²⁸ – Polska, jak dotychczas, do niego nie przystąpiła. Do konwencji ateńskiej w brzmieniu nadanym jej tym Protokołem przystąpiła – na podstawie dwóch decyzji Rady z 12 grudnia 2011 r.²⁹ – Unia Europejska. Brak ratyfikacji wymienionego Protokołu

²⁵ Dz.Urz. WE L 194 z 18.07.2001 r., s. 38, Polskie wydanie specjalne 2004, rozdz. 7, t. 5, s. 491.

²⁶ Dz.U. z 1987 r. Nr 18, poz. 108.

²⁷ Dz.U. z 1994 r. Nr 99, poz. 479.

²⁸ Protokół wszedł w życie po jego ratyfikacji przez 10 państw: Belize, Bułgarię, Chorwację, Danię, Grecję, Holandię, Łotwę, Maltę, Norwegię, Palau, Panamę, Saint Kitts i Nevis, Serbię, Syrię i Wielką Brytanię. Na temat konwencji ateńskiej, w tym protokołu z 2002 r., szerzej patrz [Dragun-Gertner, Peplowska-Dąbrowska, 2017, s. 88–91].

²⁹ Dz.Urz. UE L 8 z 12.01.2012 r., s. 1–12 oraz Dz.Urz. UE L 8 z 12.01.2012 r., s. 13–16.

przez Polskę, przy jednoczesnym przyjęciu go przez Unię Europejską, tworzy dość skomplikowany, dualistyczny stan prawny³⁰.

Konwencja ma zastosowanie do każdego przewozu międzynarodowego, tj. przewozu, w którym zgodnie z umową przewozu miejsce wyjazdu i miejsce przeznaczenia znajduje się w dwóch różnych państwach lub w jednym państwie, jeśli zgodnie z umową lub planowaną trasą następuje zawinięcie do portu pośredniego w innym państwie, jeżeli: statek podnosi banderę państwa-strony konwencji albo jest w nim zarejestrowany lub umowa przewozu została zawarta w państwie-stronie konwencji, lub miejsce wyjazdu albo przeznaczenia, zgodnie z umową przewozu, znajduje się w państwie-stronie konwencji. Konwencji nie stosuje się natomiast do przewozu, który podlega jakiegokolwiek innej międzynarodowej konwencji dotyczącej przewozu pasażerów lub bagażu innym środkiem transportu, lub przepisom o odpowiedzialności cywilnej wynikającym z postanowień takiej konwencji, jeśli istnieje obowiązek stosowania tych postanowień do przewozu morzem.

Konwencja ateńska określa m.in. zasady odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z przewozem morskim pasażerów, w tym za szkodę powstałą w wyniku śmierci lub uszczerbku na zdrowiu pasażera, za szkodę w bagażu, oraz kwotowe limity odpowiedzialności. Protokół z 2002 r. wprowadza istotne zmiany w tym zakresie, zmieniając zasady odpowiedzialności oraz podwyższając jej limity. Przewiduje ponadto obowiązkowe ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika z możliwością bezpośredniego dochodzenia przez osoby uprawnione roszczeń w stosunku do ubezpieczyciela (*actio directa*).

1.7. Przepisy dotyczące ochrony pasażera w prawie unijnym

W latach 90. XX w. organy Unii Europejskiej dostrzegły potrzebę wprowadzenia rozwiązań prawnych, które lepiej chroniłyby interesy pasażerów jako słabszej strony umowy przewozu osób. Dotychczasowe regulacje, zawarte zarówno w konwencjach międzynarodowych, jak i przepisach wewnętrznych poszczególnych państw członkowskich, uznano bowiem za niewystarczające. Jednocześnie, mając na celu szybkie wdrożenie norm prawnych, które w jednolity sposób obowiązywałyby we wszystkich krajach członkowskich Unii, prawodawca unijny sięgnął po rozporządzenia, które nie wymagają implementacji do krajowych porządków prawnych tych państw, gdyż obowiązują i są stosowane bezpośrednio. Nie zdecydował się jednak na stworzenie jednego aktu prawnego, który regulowałby w sposób jednolity prawa i obowiązki pasażerów we wszystkich gałęziach transportu. Poszczególne dziedziny transportu regulowane są więc odrębnymi rozporządzeniami, a niektóre – jak transport lotniczy czy żeglugowy – nawet kilkoma. W ramach tak zbudowanego systemu ochrony pasażerów prawodawca z jednej strony zmienił dotychczasowe

³⁰ Por. [Koziański, 2010, s. 31].

regulacje istniejące na poziomie międzynarodowym i krajowym, wzmacniając poziom ochrony (np. w kwestii odpowiedzialności za życie i zdrowie pasażera, za bagaż pasażera czy za opóźnienie w przewozie), z drugiej zaś uzupełnił je o te kwestie, które dotychczas nie były uregulowane (np. odpowiedzialność za niedopuszczenie do środka transportowego, odwołanie lub opóźniony odjazd środka transportowego, obowiązki informacyjne wobec pasażerów, procedury rozpatrywania skarg)³¹.

Prawa pasażerów regulują m.in. następujące rozporządzenia:

1. Rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z 9 października 1997 r.³² w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną, zmienione rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z 13 maja 2002 r.³³, do których to rozporządzeń zostały wydane przez Komisję wytyczne interpretacyjne³⁴;
2. Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91³⁵, do którego Komisja wydała wytyczne interpretacyjne³⁶;
3. Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą³⁷;
4. Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym³⁸, do którego Komisja wydała wytyczne interpretacyjne³⁹;

³¹ Szerzej na temat kształtowania się europejskiego prawa przewozu osób [Ambroziuk, 2014a, s. 11–24]. Na temat kształtowania się ochrony praw pasażerów w transporcie lotniczym w Unii Europejskiej patrz [Szymajda, Polkowska, 2002, s. 55–80].

³² Dz.Urz. WE L 285 z 17.10.1997 r., s. 1, Polskie wydanie specjalne 2004, rozdz. 7, t. 3, s. 489–491.

³³ Dz.Urz. UE L z 30.05.2002 r., s. 2–5, Polskie wydanie specjalne 2004, rozdz. 7, t. 6, s. 246–249.

³⁴ Por. Zawiadomienie Komisji – 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.Urz. UE C 214 z 15.06.2016 r., s. 5–21).

³⁵ Dz.Urz. UE L 46 z 17.02.2004 r., s. 1–8, Polskie wydanie specjalne 2004, rozdz. 7, t. 8, s. 10–16. Na temat tego rozporządzenia patrz bliżej [Stec, 2007, s. 247 i n.; 2010b, s. 4 i n.].

³⁶ Por. wytyczne, o których mowa w przypisie 34.

³⁷ Dz.Urz. UE L 204 z 26.07.2006 r., s. 1–9.

³⁸ Dz.Urz. UE L 315 z 3.12.2007 r., s. 14–41. Na temat tego rozporządzenia patrz bliżej [Stec, 2010a, s. 969 i n.].

³⁹ Por. Zawiadomienie Komisji – Wytyczne interpretacyjne do rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.Urz. UE C 220 z 4.07.2015 r., s. 1–10).

5. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków⁴⁰;
6. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004;
7. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004⁴¹.

Ad 1. Rozporządzenie nr 889/2002 inkorporuje do prawa unijnego odpowiednie postanowienia konwencji montrealskiej w odniesieniu do przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną, a także ustanawia określone przepisy uzupełniające, np. obowiązek szybkiej wypłaty zaliczek. Rozszerza ono stosowanie tych przepisów również do przewozów lotniczych wewnętrznych każdego państwa członkowskiego. Załącznikiem do rozporządzenia jest wyciąg z przepisów konwencji montrealskiej. Wiąże ono w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Ad 2. Rozporządzenie nr 261/2004 zawiera postanowienia określające minimalne prawa pasażerów w przypadkach odmowy przyjęcia ich na pokład wbrew ich woli oraz odwołania albo opóźnienia ich lotu. Zgodnie z art. 3 ust. 1 zakresem rozporządzenia są objęci pasażerowie odlatujący z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej albo odlatujący z lotniska znajdującego się w kraju trzecim i lądujący na lotnisku w państwie członkowskim Unii Europejskiej, chyba że otrzymali oni korzyści lub odszkodowanie oraz udzielono im opieki w tym kraju trzecim, jeżeli przewoźnik lotniczy obsługujący dany lot jest przewoźnikiem unijnym. Warunkiem objęcia wymienionych pasażerów przepisami rozporządzenia jest jednak posiadanie przez nich potwierdzonej rezerwacji na dany lot oraz, z wyjątkiem przypadku odwołania lotu, stawienie się na odprawę pasażerów, zgodnie z wymogami i w określonym czasie (art. 3 ust. 2 lit. a). Przepis art. 3 ust. 1 stosuje się także do pasażerów, którzy bez względu na przyczynę zostali przeniesieni przez przewoźnika lotniczego lub organizatora wycieczek z lotu, na który mieli rezerwację, na inny lot (art. 3 ust. 2 lit. b). Przepisów rozporządzenia nie stosuje się natomiast do pasażerów podróżujących bezpłatnie lub na podstawie taryfy zniżkowej, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie, z wyjątkiem pasażerów posiadających bilety wydane przez przewoźnika lotniczego lub operatora wycieczki w ramach programu lojalnościowego lub innego programu komercyjnego.

Rozporządzenie ma zastosowanie tylko do pasażerów przewożonych samolotem sklasyfikowanym jako stałopłat o napędzie silnikowym oraz do każdego obsługującego przewoźnika lotniczego, który świadczy usługi transportowe na rzecz pasażerów

⁴⁰ Dz.Urz. UE L 131 z 28.05.2009 r., s. 24–46.

⁴¹ Dz.Urz. UE L 55 z 28.02.2011 r., s. 1–12. Na temat tego rozporządzenia patrz bliżej [Stec, 2012, s. 433 i n.].

spełniających wymienione wymogi, niezależnie od tego, czy przewoźnik ten jest związany z pasażerem umową, czy robi to w imieniu osoby związanej umową z pasażerem.

Ad 3. Rozporządzenie nr 1107/2006 określa zasady ochrony i udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej podróżującym drogą lotniczą. Jego celem jest zapewnienie takim osobom ochrony przed dyskryminacją, jak również zagwarantowanie im udzielenia pomocy zarówno przez personel przewoźników lotniczych, jak i personel zarządzającego portem lotniczym.

Przepisy rozporządzenia znajdują zastosowanie do takich osób, które korzystają lub zamierzają skorzystać z handlowych przewozów pasażerskich rozpoczynających się, kończących się lub z przesiadką w porcie lotniczym znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej. Ponadto przepisy art. 3 (dotyczącego zapobiegania odmowie przewozu), art. 4 (przewidującego odstępstwa od zasady zakazu odmowy przewozu, określającego specjalne warunki, na jakich przewóz może być wykonany, oraz zakres informacji udzielanych pasażerowi w takich przypadkach) i art. 10 (dotyczącego pomocy udzielonej przez przewoźnika lotniczego zgodnie z załącznikiem II do rozporządzenia) stosuje się do pasażerów rozpoczynających lot w porcie lotniczym znajdującym się w państwie trzecim do portu lotniczego znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, jeżeli faktyczny przewoźnik lotniczy jest wspólnotowym przewoźnikiem lotniczym.

Ad 4. Przepisy rozporządzenia nr 1371/2007 regulują kwestie: informacji dostarczanych przez przedsiębiorstwa kolejowe, zawierania umów transportowych, wystawiania biletów i wdrażania komputerowego systemu informacji i rezerwacji w transporcie kolejowym; odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych i ich obowiązku ubezpieczenia od odpowiedzialności wobec pasażerów oraz za ich bagaż; obowiązków przedsiębiorstw kolejowych wobec pasażerów w przypadku opóźnień; ochrony i pomocy zapewnianej osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej podróżującym koleją; określenia i monitorowania norm jakości obsługi w odniesieniu do połączeń, kontroli zagrożeń bezpieczeństwa osobiste go pasażerów oraz rozpatrywania skarg oraz ogólnych zasad dotyczących egzekwowania przepisów. Rozporządzenie w znacznym zakresie odsyła do załącznika I stanowiącego wyciąg z przepisów ujednoliconych (CIV) (patrz podrozdział 1.6.2).

Postanowienia rozporządzenia mają zastosowanie na terenie całej Unii Europejskiej w odniesieniu do wszelkich podróży i usług kolejowych wykonywanych przez jedno lub kilka przedsiębiorstw kolejowych, posiadających stosowne uprawnienia⁴².

Państwa członkowskie mogą jednak, w przejrzysty i niedyskryminujący sposób, skorzystać ze zwolnienia ze stosowania przepisów rozporządzenia na okres

⁴² Chodzi o uprawnienia określone dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającą dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz.Urz. UE L 164 z 30.04.2004 r., s. 44–113, Polskie wydanie specjalne 2004, rodz. 7, t. 8, s. 227–250).

nieprzekraczający 5 lat w odniesieniu do krajowych kolejowych połączeń pasażerskich, jak również mogą zwolnić ze stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia miejskie, podmiejskie i regionalne kolejowe usługi pasażerskie. Okres ten może zostać dwukrotnie przedłużony – za każdym razem na okres nieprzekraczający 5 lat.

Powyższe zwolnienia nie mogą jednak dotyczyć następujących przepisów rozporządzenia: art. 9 (dotyczącego dostępności biletów, biletów bezpośrednich i rezerwacji), art. 11 [odsyłającego w zakresie odpowiedzialności przedsiębiorstwa kolejowego wobec pasażerów oraz za ich bagaż do przepisów rozdziałów I, III i IV tytułu IV oraz tytułu VI i tytułu VII załącznika I przepisów ujednoliconych (CIV); przy czym przepisy tam wymienione mają zastosowanie bez uszczerbku dla przepisów krajowych przyznających pasażerom prawo do odszkodowania], art. 12 (dotyczącego posiadania przez przedsiębiorstwo kolejowe odpowiedniego ubezpieczenia lub równoważnego zabezpieczenia w zakresie jego odpowiedzialności wynikającej z rozporządzenia), art. 19 (dotyczącego prawa do przewozu osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej), art. 20 ust. 1 (dotyczącego informacji udzielanych osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej sprawności ruchowej o dostępności przejazdów kolejowych i warunkach tego dostępu) i art. 26 (dotyczącego osobistego bezpieczeństwa pasażerów), które to przepisy stosuje się do wszelkich kolejowych usług pasażerskich na terenie całej Unii.

Ponadto na okres maksymalnie 5 lat państwo członkowskie może w przejrzysty i niedyskryminujący sposób przyznać czasowe zwolnienie ze stosowania przepisów rozporządzenia, dotyczących określonych usług lub tras, ze względu na to, że istotna część kolejowej usługi pasażerskiej, w tym co najmniej jeden planowany przystanek na stacji, ma miejsce poza Unią Europejską. Zwolnienie to może zostać przedłużone.

Na mocy art. 2 ust. 2 ustawy z 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym⁴³ rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 20 listopada 2014 r. w sprawie zwolnienia ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym⁴⁴ Polska skorzystała ze zwolnienia i do krajowych połączeń pasażerskich oraz połączeń ze stacjami położonymi poza granicami Unii Europejskiej, ujętych w rozkładzie jazdy pociągów obowiązującym w danym roku, nie stosuje się art. 8 ust. 3 (dotyczącego dostarczania informacji o podróży w odpowiedniej formie, szczególnie osobom z upośledzeniem słuchu lub wzroku), art. 10 (dotyczącego dostarczania informacji o podróży oraz systemów rezerwacji) i art. 21 ust. 1 (dotyczącego informacji udzielanych osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej sprawności ruchowej o dostępności przejazdów kolejowych i warunkach tego dostępu) rozporządzenia nr 1371/2007. Przepisy rozporządzenia z 20 listopada 2014 r. tracą moc z dniem 3 grudnia 2019 r.

⁴³ Dz.U. Nr 214, poz. 1658 ze zm.

⁴⁴ Dz.U. z 2014 r. poz. 1680.

Ad 5. Rozporządzeniem nr 392/2009 inkorporowano na grunt Unii Europejskiej rozwiązania przyjęte w konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r., zmienionej protokołem z 2002 r., uzupełniając ją i modyfikując⁴⁵. Stworzono w ten sposób system związany z odpowiedzialnością i ubezpieczeniem z tytułu przewozu pasażerów morskimi drogami wodnymi, obejmujący przepisy zawarte w samym rozporządzeniu, a także zgodny ze stosownymi przepisami: konwencji ateńskiej zamieszczonymi w załączniku I oraz zastrzeżeniami i wytycznymi IMO⁴⁶ dotyczącymi wdrożenia konwencji ateńskiej, przyjętymi przez Komitet Prawny Międzynarodowej Organizacji Morskiej dnia 19 października 2006 r., zamieszczonymi w załączniku II.

Rozporządzenie znajduje zastosowanie do każdego przewozu międzynarodowego w rozumieniu art. 1 pkt 9 konwencji ateńskiej lub do przewozu morskimi drogami wodnymi w obrębie jednego państwa członkowskiego na pokładzie statków należących do klas A i B, zgodnie z art. 4 dyrektywy 98/18/WE (która to dyrektywa uzależnia klasę statku od odległości, na jaką statek wychodzi w morze) w przypadku, gdy: statek pływa pod banderą państwa członkowskiego lub został w nim zarejestrowany, umowa przewozu została zawarta w państwie członkowskim lub miejsce wyjazdu lub przeznaczenia według umowy przewozu znajduje się w państwie członkowskim. Ponadto państwa członkowskie mogą stosować rozporządzenie do wszystkich morskich rejsów krajowych. Polska skorzystała z możliwości zawieszenia rozporządzenia nr 392/2009 do 31 grudnia 2018 r. w zakresie nakładającym także na statki klasy B posiadania zabezpieczenia odpowiedzialności cywilnej określonego w Protokole z 2002 r.

Brak ratyfikacji przez Polskę Protokołu z 2002 r. powoduje dychotomiczny charakter regulacji umowy przewozu w zakresie odpowiedzialności przewoźnika. Przewozy „unijne” (w tym krajowe) statkami klasy A i B objęte są konwencją ateńską w brzmieniu nadanym Protokołem z 2002 r., a pozostałe przewozy – konwencją ateńską z 1974 r. [Dragun-Gertner, Pełowska-Dąbrowska, 2017, s. 92].

Ad 6. Rozporządzenie nr 1177/2010 (żeglugowe) zawiera przepisy dotyczące: niedyskryminacji pasażerów w zakresie warunków przewozu oferowanych przez przewoźników, wykonujących przewozy drogą morską i drogą wodną śródlądową, w tym niedyskryminacji pasażerów niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej oraz udzielania pomocy takim pasażerom, praw pasażerów w przypadkach odwołania lub opóźnienia usługi przewozowej, minimalnych informacji udostępnianych pasażerom, rozpatrywania skarg wnoszonych przez pasażerów oraz ogólnych zasad dotyczących egzekwowania przepisów rozporządzenia.

⁴⁵ Szerzej na ten temat por. [Kościński, 2010, s. 22 i 23]; patrz też [Dragun-Gertner, Pełowska-Dąbrowska, 2017, s. 92].

⁴⁶ International Maritime Organization (Międzynarodowa Organizacja Morska) – powstała w 1959 r., działała jako wyspecjalizowana organizacja ONZ zajmująca się sprawami morskimi, w tym bezpieczeństwem na morzu.

Rozporządzenie znajduje zastosowanie do pasażerów podróżujących z wykorzystaniem usług przewozu pasażerskiego, w przypadku gdy port, w którym pasażerowie wchodzi na pokład, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego albo znajduje się poza terytorium państwa członkowskiego, a port, w którym schodzą na ląd, jest położony na terytorium państwa członkowskiego, pod warunkiem że usługa jest realizowana przez przewoźnika unijnego w rozumieniu tego rozporządzenia. Rozporządzenie stosuje się także do pasażerów rejsów wycieczkowych⁴⁷, w przypadku gdy port, w którym pasażerowie wchodzi na pokład, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego. Do pasażerów takich rejsów wycieczkowych nie mają jednak zastosowania przepisy: art. 16 ust. 2 (dotyczącego informacji o połączeniach alternatywnych w przypadku odwołania lub opóźnienia odjazdu), art. 18 (dotyczącego zmiany trasy i zwrotu kosztów w przypadku odwołania lub opóźnienia odjazdu), art. 19 (dotyczącego odszkodowania w przypadku opóźnionego zakończenia podróży) oraz art. 20 ust. 1 i 4 (dotyczącego wyłączenia stosowania niektórych przepisów rozporządzenia).

Rozporządzenie nie ma natomiast zastosowania do pasażerów podróżujących: statkami dopuszczonymi do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów; statkami, których załoga odpowiedzialna za eksploatację statku składa się nie więcej niż z 3 osób, lub w przypadku gdy dystans, na którym wykonuje się całkowitą usługę przewozu pasażerskiego, jest mniejszy niż 500 metrów w jedną stronę; rejsami spacerowymi i krajoznawczymi innymi niż rejsy wycieczkowe; statkami nienapędzanymi środkami mechanicznymi oraz oryginalnymi historycznymi statkami pasażerskimi zaprojektowanymi przed rokiem 1965 lub pojedynczymi replikami takich statków, zbudowanymi głównie z oryginalnych materiałów, uprawnionych do przewozu najwyżej 36 pasażerów.

Jednocześnie rozporządzenie stanowi, że państwa członkowskie mogą zwolnić ze stosowania niniejszego rozporządzenia usługi przewozu pasażerskiego w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej, umów o świadczenie usług publicznych lub usług zintegrowanych, pod warunkiem że prawa pasażerów przewidziane w tym rozporządzeniu są porównywalnie zagwarantowane w prawie krajowym. Polska z takiego zwolnienia nie skorzystała.

Ad 7. Przedmiotem rozporządzenia nr 181/2011 (autobusowego) są postanowienia dotyczące kwestii: niedyskryminacji pasażerów w zakresie warunków transportu oferowanych przez przewoźników, praw pasażerów w razie wypadków związanych ze skorzystaniem z autobusu lub autokaru, których skutkiem jest śmierć lub odniesienie obrażeń, utrata lub uszkodzenie bagażu; niedyskryminacji osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz obowiązkowej pomocy dla nich; praw pasażerów w przypadkach odwołania lub opóźnienia; minimalnych

⁴⁷ Rejs wycieczkowy oznacza usługę świadczoną na morskiej lub śródlądowej drodze wodnej, realizowaną wyłącznie dla przyjemności lub w celach rekreacyjnych, w uzupełnieniu której oferowane jest zakwaterowanie i inne elementy, obejmującą więcej niż dwa noclegi na statku (art. 3 lit. t rozporządzenia nr 1177/2010).

informacji przekazywanych pasażerom; rozpatrywania skarg; ogólnych zasad egzekwowania przepisów (art. 1).

Zgodnie z art. 2 ust. 1 i 2 rozporządzenie ma zastosowanie do pasażerów podróżujących w ramach usług regularnych dla nieokreślonych kategorii pasażerów, w przypadku gdy miejsce, w którym pasażerowie wchodzi na pokład pojazdu lub w którym opuszczają pokład pojazdu, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego, oraz w przypadku gdy zaplanowana długość trasy, na jakiej świadczona jest usługa, wynosi co najmniej 250 km. Jeżeli jednak zaplanowana długość trasy, na jakiej świadczona jest usługa, jest krótsza niż 250 km, stosuje się tylko niektóre przepisy rozporządzenia⁴⁸.

Ponadto na mocy art. 2 ust. 3 rozporządzenie, z wyjątkiem przepisów art. 9–16, art. 17 ust. 3 (dotyczących praw osób niepełnosprawnych i praw osób o ograniczonej sprawności ruchowej) oraz rozdziałów: IV (dotyczącego praw pasażerów w przypadku odwołania lub opóźnienia wykonania usługi przewozowej), V (dotyczącego zasad udzielania informacji pasażerom i składania przez nich skarg) i VI (dotyczącego egzekwowania i krajowych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów), ma zastosowanie do pasażerów podróżujących w ramach usług okazjonalnych, w przypadku gdy początkowe miejsce, w którym pasażerowie wchodzi na pokład pojazdu, lub gdy docelowe miejsce, w którym opuszczają pokład pojazdu, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego.

Rozporządzenie przewiduje możliwość wyłączenia przez państwa członkowskie stosowania niektórych jego przepisów na określony czas, ale Polska z takiej możliwości nie skorzystała.

Reasumując, wymienione rozporządzenia unijne znajdują zastosowanie zarówno do przewozów krajowych, jak i międzynarodowych w ramach Unii Europejskiej, a w pewnym zakresie nawet poza jej granicami. Zakresy ich stosowania pokrywają się zatem częściowo z zakresem zastosowania przepisów międzynarodowych (konwencji przewozowych) i krajowych.

⁴⁸ Chodzi o następujące przepisy: art. 4 ust. 2 (zakazujący jakiejkolwiek dyskryminacji, bezpośrednio i pośrednio, ze względu na obywatelstwo klienta końcowego lub siedzibę przewoźnika lub sprzedawcy biletów w Unii), art. 9 (dotyczący prawa do transportu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej), art. 10 ust. 1 (określający wyjątki od zasady dotyczącej zakazu odmowy zawarcia umowy przewozu ze względu na niepełnosprawność lub ograniczenia sprawności ruchowej pasażera), art. 16 ust. 1 lit. b i art. 16 ust. 2 (dotyczące obowiązku ustanowienia procedury szkolenia personelu przewoźnika, w tym kierowców, zajmującego się bezpośrednio podróżnymi w zakresie osób niepełnosprawnych oraz okresów zwolnienia od tego obowiązku), art. 17 ust. 1 i 2 (dotyczących zniesienia limitów kwotowych odszkodowania za utratę lub uszkodzenie wózków inwalidzkich, innego sprzętu służącego do poruszania się lub urządzeń pomocniczych), art. 24 i 25 (dotyczących prawa do informacji), art. 27 (dotyczący prawa pasażera do składania skarg), art. 28 (nakładający na państwa członkowskie obowiązek wyznaczenia organu lub organów odpowiedzialnych za egzekwowanie rozporządzenia w zakresie usług regularnych z miejsc położonych na ich terytorium oraz regularnych usług z państwa trzeciego do takich miejsc).

1.8. Charakter prawny przepisów dotyczących umowy przewozu osób

1.8.1. Przepisy konwencji przewozowych

Bezwzględnie wiążący charakter mają przede wszystkim przepisy międzynarodowych konwencji przewozowych, co wynika wprost z ich treści, gdzie wskazuje się, że np. nieważne są wszelkie klauzule umowy przewozu i wszelkie zawarte przed powstaniem szkody umowy szczególne, w których strony uchylałyby zastosowanie zasad ustalonych w konwencji bądź przez określenie prawa, które ma być zastosowane, bądź przez zmianę zasad właściwości sądów (art. 49 konwencji montreal-skiej, podobnie art. 32 konwencji warszawskiej).

Zbliżoną regulację zawiera art. 5 CIV stanowiący, że o ile przepisy ujednolicone (CIV) nie stanowią inaczej, to jakiegokolwiek postanowienie umowy przewozu mogące bezpośrednio lub pośrednio uchylać ich stosowanie jest nieważne. Nieważność takiego postanowienia nie wpływa na ważność pozostałych postanowień umowy przewozu. Jednakże przewoźnik może przyjąć na siebie większą odpowiedzialność i szersze zobowiązania od określonych w przepisach ujednoliconych (CIV), co oznacza, że w tym zakresie mają one charakter semiimperatywny.

Również przepisy konwencji ateńskiej mają w większości imperatywny charakter, co wynika z treści art. 18, zgodnie z którym żadne z postanowień umowy zawartej przed powstaniem wypadku, który spowodował śmierć albo uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia pasażera albo utratę lub uszkodzenie jego bagażu, stanowiące o zwolnieniu przewoźnika z odpowiedzialności wobec pasażera lub ustalające niższą granicę odpowiedzialności niż określona w konwencji, z wyjątkiem postanowienia art. 8 ust. 4 (przewidującego możliwość uzgodnienia potrąceń w przypadku szkód w pojeździe lub bagażu), nie ma mocy prawnej, ale nieważność tego postanowienia nie pociąga za sobą nieważności umowy przewozu, która nadal podlega przepisom konwencji. Analogiczne postanowienie dotyczy umownej zmiany rozkładu ciężaru dowodu spoczywającego na przewoźniku, która jest niedopuszczalna, jak i umownej zmiany właściwości sądu na inny niż to wynika z art. 17 ust. 1 konwencji, chyba że uzgodnienie co do sądu, w tym arbitrażu, nastąpi między stronami po powstaniu szkody.

1.8.2. Przepisy rozporządzeń unijnych

Postanowienia rozporządzeń unijnych mają co do zasady charakter semiimperatywny, co wynika z faktu, że wyznaczają one minimalne standardy ochrony, jakie należy zapewnić pasażerom. Przewoźnik może zatem na podstawie umowy przyznać pasażerom więcej praw, niż to wynika z rozporządzeń. Na taki charakter przepisów rozporządzeń wskazuje np. art. 1 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004, gdzie mowa o minimalnych prawach pasażerów, czy art. 15 ust. 1 tego rozporządzenia,

zakazujący przewoźnikowi ograniczania lub uchylania się od odpowiedzialności wobec pasażerów, szczególnie w drodze klauzul umownych. Również postanowienie art. 6 rozporządzenia nr 1177/2010 (żeglugowego) i art. 13 rozporządzenia nr 1107/2006 stanowią, że prawa i obowiązki wynikające z tych rozporządzeń nie mogą zostać wyłączone ani ograniczone przez postanowienia umowne. Analogiczne rozwiązanie zawiera postanowienie art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 1371/2007 (kolejowego) i rozporządzenia nr 181/2011 (autobusowego), a z przepisów ust. 2 tych artykułów obu rozporządzeń wynika wprost, że przewoźnicy mogą oferować pasażerom warunki umowne korzystniejsze od warunków określonych w tych rozporządzeniach.

1.8.3. Przepisy krajowe

Przepisy krajowe regulujące umowę przewozu osób mają, co do zasady, charakter imperatywny. Dotyczy to również przepisów Kodeksu cywilnego, które tradycyjnie są podawane jako przykład przepisów względnie wiążących (*iuris dispositivi*). Należy jednak pamiętać, że umowa przewozu osób w Kodeksie cywilnym, z wyjątkiem przepisów ogólnych definiujących umowę przewozu (art. 774) i wskazujących na subsydiarne zastosowanie przepisów kodeksowych (art. 775), jest regulowana zaledwie trzema przepisami, z których do kwestii przewozu osób odnosi się art. 776 k.c., nakazujący przewoźnikowi zapewnić podróżnym odpowiadające rodzajowi transportu warunki bezpieczeństwa i higieny oraz takie wygody, jakie ze względu na rodzaj transportu uważa się za niezbędne. Wobec takiego sformułowania przepisu trudno zatem uznać, aby przewoźnik mógł w drodze umowy wyłączyć czy ograniczyć jego zastosowanie. Przepis art. 778 k.c., dotyczący terminu przedawnienia roszczeń z umowy przewozu osób, jest również przepisem o bezwzględnie wiążącym charakterze. Zgodnie bowiem z art. 119 k.c. w prawie cywilnym terminy przedawnienia nie mogą być skracane ani przedłużane przez czynność prawną. Natomiast art. 777 § 1 k.c., stanowiący o odpowiedzialności przewoźnika za szkodę w bagażu podręcznym i opierający tę odpowiedzialność na zasadzie winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika, ma charakter semiimperatywny. Zgodnie z art. 473 § 2 k.c. dłużnik nie może bowiem wyłączyć swojej odpowiedzialności za szkodę, którą wyrządził wierzycielowi umyślnie. Odnośnie zaś do rażącego niedbalstwa, to wprawdzie przepis ten wyłączenia takiego nie przewiduje, ale w odniesieniu do umów przewozu osób, zawieranych często przez konsumentów albo na rzecz konsumentów, trzeba mieć również na uwadze treść przepisu art. 385³ pkt 2 k.c., uznającego za niedozwolone takie postanowienia umowne, które wyłączają lub istotnie ograniczają odpowiedzialność względem konsumenta za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania. Nie można też zapominać, że granicę swobody kontraktowania przewidzianą art. 353¹ k.c. wyznaczają zasady współżycia społecznego, a trudno byłoby zaakceptować brak ich naruszenia w sytuacji, gdyby przewoźnik wyłączył lub ograniczył swoją odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną w przypadku dopuszczenia się rażącego niedbalstwa. W świetle powyższego nic nie stoi jednak na przeszkodzie, aby przewoźnik przyjął na siebie wyższy stopień

*Dalsza część książki dostępna w wersji
pełnej.*

