

Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego

Anna Konert



Oficyna
a Wolters Kluwer business

Prawo jest na naszej stronie!

**www.profinfo.pl
www.wolterskluwer.pl**

- codzienna aktualizacja
- pełna oferta
- zapowiedzi wydawnicze
- rabat na zamówienia zbiorcze
do negocjacji
- uproszczony sposób zakupu e-mailem:
zamowienia.internet@wolterskluwer.pl

Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego

Anna Konert



Oficyna

a Wolters Kluwer business

Warszawa 2010

Stan prawny na 1 stycznia 2010 r.

Wydawca:
Magdalena Stojek-Siwińska

Redaktor prowadzący:
Joanna Cybulska

Opracowanie redakcyjne:
Katarzyna Świerk-Bożek

Skład, łamanie:
Andrzej Gudowski

© Copyright by
Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., 2010

ISBN 978-83-7601-993-2
ISSN 1897-4392

Wydane przez:
Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o.

Redakcja Książek
01-231 Warszawa, ul. Płocka 5a
tel. (022) 535 80 00, (022) 535 82 00
31-156 Kraków, ul. Zacisze 7
tel. (012) 630 46 00
e-mail: ksiazki@wolterskluwer.pl

www.wolterskluwer.pl
Księgarnia internetowa www.profinfo.pl

Spis treści

Wykaz skrótów	9
Wstęp	13
Rozdział I. System warszawsko-montrealski – geneza powstania, ogólna charakterystyka	23
1. Od konwencji warszawskiej do montrealskiej	23
1.1. Konwencja warszawska	23
1.1.1. Uchwalenie konwencji warszawskiej	23
1.1.2. Podstawowe postanowienia	24
1.1.3. Potrzeba rewizji	26
1.2. Modernizacja konwencji warszawskiej	28
1.2.1. Protokół haski z 1955 r.	28
1.2.2. Konwencja guadalajarska z 1961 r.	30
1.2.3. Protokół gwatemalski z 1971 r.	31
1.2.4. Cztery protokoły montrealskie z 1975 r.	35
1.3. Porozumienia przewoźników lotniczych i inne regulacje	37
1.3.1. Porozumienie montrealskie z 1966 r.	37
1.3.2. Porozumienie maltańskie z 1974 r.	38
1.3.3. Wyrok włoskiego Trybunału Konstytucyjnego z 1985 r. oraz ustawa nr 274	38
1.3.4. Inicjatywa japońska z 1992 r.	39
1.3.5. Inne działania przewoźników lotniczych oraz działania na szczeblu państwowym	42
1.3.6. Ustawy krajowe	43
1.3.7. Propozycja nowozelandzka z 1995 r.	47
1.3.8. Porozumienia przewoźników IATA w latach 1995–1996	48
1.4. Rozporządzenie (WE) nr 2027/97 oraz rozporządzenie (WE) nr 889/2002	52

1.5. Problem modernizacji i konsolidacji systemu warszawskiego	60
2. Konwencja montrealska z 1999 r. – ogólna charakterystyka.....	61
2.1. Konferencja montrealska	61
2.2. Uchwalenie konwencji montrealskiej	62
2.3. Podstawowe postanowienia oraz zmiany wprowadzone konwencją	63
2.3.1. Wypłata zaliczek	65
2.3.2. Wprowadzenie piątej jurysdykcji.....	69
2.4. Zakres stosowania konwencji.....	76
2.4.1. Definicja przewoźnika lotniczego/przedsiębiorstwa transportu lotniczego	76
2.4.2. Definicja statku powietrznego.....	78
2.4.3. Definicja przewozu międzynarodowego	80
2.4.4. Rodzaje przewozów podlegających konwencji	86
2.4.5. Przewóz wykonywany przez kolejnych przewoźników (<i>successive carriers</i>).....	88
2.4.6. Przewóz mieszany/kombinowany/łączony	92
3. Podsumowanie	92
Rozdział II. Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego za śmierć, uszkodzenie ciała i rozstrój zdrowia pasażerów	96
1. Przesłanki odpowiedzialności.....	96
1.1. Szkoda wynikła w razie śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia pasażera	96
1.2. Wypadek (<i>accident</i>), który spowodował śmierć lub uszkodzenie ciała pasażera.....	108
1.3. Wypadek, który nastąpił na pokładzie statku (<i>on board</i>) lub w trakcie jakiegokolwiek czynności związanej z wsiadaniem i wysiadaniem (<i>embarking/disembarking</i>).....	121
1.3.1. Orzecznictwo.....	121
1.3.2. Doktryna	125
2. Okoliczności zwalniające od odpowiedzialności.....	135
3. Odpowiedzialność w przypadku przewozu lotniczego wykonywanego przez osobę inną niż przewoźnik umowny	144
3.1. Czarter lotniczy	146
3.2. Odpowiedzialność przewoźnika umownego i przewoźnika faktycznego	151

3.3. Osoby działające za przewoźnika lotniczego.....	153
3.4. Inne postanowienia	156
4. Podsumowanie	157
Rozdział III. Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego	
za zniszczenie, utratę lub uszkodzenie bagażu i towaru	160
1. Dokumenty przewozowe	160
2. Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego za zniszczenie, utrata lub uszkodzenie bagażu	167
3. Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego za zniszczenie, utrata lub uszkodzenie towaru	174
4. Przewóz zwierząt samolotem	181
5. Podsumowanie	184
Rozdział IV. Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego	
za opóźnienie, odwołanie lotu i <i>overbooking</i>	187
1. Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego za szkody spowodowane opóźnieniem na gruncie prawa międzynarodowego.....	188
1.1. Znaczenie pojęcia „opóźnienie”	188
1.2. Szkoda spowodowana opóźnieniem.....	190
1.3. Czas przewozu lotniczego.....	193
1.4. Kolidacja z przepisami IATA.....	197
1.5. Przesłanki ekskulpacyjne.....	203
1.6. Opóźnienie a niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy	204
2. Odpowiedzialność za <i>overbooking</i>	207
3. Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego za <i>overbooking</i> , opóźnienie i odwołanie lotu na gruncie prawa wspólnotowego – regulacja szczególna	220
1.1. Rozporządzenie (WE) nr 295/91 oraz rozporządzenie (WE) nr 261/2004.....	220
1.2. <i>Overbooking</i>	228
1.3. Opóźnienie i odwołanie lotu	230
4. Postępowanie reklamacyjne	237
5. Podsumowanie	240

Rozdział V. Granice odpowiedzialności przewoźnika lotniczego	244
1. Zasada odpowiedzialności przewoźnika lotniczego.....	244
2. Problem ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika lotniczego.....	249
3. Ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego na gruncie konwencji warszawskiej	259
3.1. Zasada ograniczonej odpowiedzialności przewoźnika lotniczego	259
3.2. Wyjątki od reguły ograniczeń w zakresie odszkodowania – powrót do zasady pełnej rekompensaty szkody	267
4. Zasada odpowiedzialności przewoźnika lotniczego na gruncie konwencji montrealskiej	289
4.1. Nieograniczona odpowiedzialność przewoźnika lotniczego wprowadzona konwencją montrealską.....	289
4.2. Ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w konwencji montrealskiej	295
4.3. Wyjątki od ograniczonej odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w konwencji montrealskiej.....	299
5. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej.....	300
6. Podsumowanie	309
Wnioski końcowe.....	312
1. Skutki polityczno-prawne	314
2. Skutki międzynarodowe.....	316
3. Skutki społeczne.....	317
4. Skutki ekonomiczne	318
Bibliografia.....	321

Wykaz skrótów

Akty prawne

- | | |
|------------|--|
| k.c. | – ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. Nr 16, poz. 93 z późn. zm.) |
| KM | – Konwencja o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235) |
| KW | – Konwencja o ujednastajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (Dz. U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49 z późn. zm.) |
| PG | – Protokół zmieniający Konwencję o ujednastajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r., zmienioną protokołem sporządzonym w Hadze dnia 28 września 1955 r., podpisany w Gwatemali dnia 8 marca 1971 r. |
| PH | – Protokół zmieniający Konwencję o ujednastajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r., podpisany w Hadze dnia 28 września 1955 r. (Dz. U. z 1963 r. Nr 33, poz. 189) |
| pr. lot. | – ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (tekst jedn.: Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 z późn. zm.) |
| pr. przew. | – ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (tekst jedn.: Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 z późn. zm.) |

- TWE – Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską z dnia 25 marca 1957 r. (Dz. U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2 z późn. zm.)

Czasopisma

- AASL – Annals of Air and Space Law
D – Recueil Dalloz
J. Air L. & Com. – Journal of Air Law and Commerce
KPP – Kwartalnik Prawa Prywatnego
NP – Nowe Prawo
OSA – Orzecznictwo Sądów Apelacyjnych
OSN – Orzecznictwo Sądu Najwyższego
OSNC – Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Cywilna
OSNCK – Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izby Cywilnej i Izby Karnej
OSP – Orzecznictwo Sądów Polskich
OSPİKA – Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych
PiP – Państwo i Prawo
PUG – Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego
RFDA – Revue Française de Droit Aérien
RGA – Revue Générale de l'Air
RGDA – Revue Générale de Droit Aérien
R. Pr. – Radca Prawny
ZLR – Zeitschrift für Luftrecht
ZLW – Zeitschrift für Luftrecht und Weltraum rechtsfragen (Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht)

Inne

- AWB – Air Waybill – Lotniczy List Przewozowy
ETS – Europejski Trybunał Sprawiedliwości w Luksemburgu
IATA – International Air Transport Association

ICAO	– International Civil Aviation Organization
PICAO	– Provisional International Civil Aviation Organization
SDR	– Special Drawing Rights
SN	– Sąd Najwyższy

Wstęp

*„(...) przyszedł rozwój międzynarodowego lotnictwa cywilnego może przyczynić się w znacznej mierze do stworzenia i utrzymania przyjaźni i zrozumienia między narodami i ludami świata, oraz że wszelkie jego nadużycie może zagrozić bezpieczeństwu powszechnemu;
(...) pożądane jest uniknięcie wszelkich nieporozumień i rozwijanie współpracy między narodami i ludami, od której zależy pokój świata¹.”*

Każdego dnia liczne samoloty coraz szybsze, wygodniejsze, bezpieczniejsze i coraz doskonalsze łączą punkty na całym świecie, zmniejszając rozmiary naszego globu².

Transport lotniczy stanowi najdynamiczniej rozwijającą się gałąź transportu. Rozwój techniczny i technologiczny przemysłu lotniczego, produkcja samolotów o napędzie odrzutowym, zdolnych do pokonywania długodystansowych tras w rekordowym tempie, spowodował, że przewóz lotniczy stał się najnowocześniejszym i najbardziej masowym sposobem przemieszczania się ludzi i towarów. Samolotem, który najlepiej ukazuje stopień zaawansowania technologii lotnictwa jest Airbus A380 – dwupoziomowy, czterosilnikowy, o zasięgu 15 tys. km, osiągający prędkość maksymalną 1089 km/h i zabierający na pokład 840 pasażerów. Jest on największym samolotem pasażerskim świata, wyprzedzając pod względem powierzchni drugiego na liście Boeinga 747-400 o 50%. Nie można jednak zapomnieć o najszybszym samolocie pasażerskim Concorde, który przekroczył prędkość dźwięku i osiągał prędkość 2179 km/h i wysokość 15.000 m. Pozwolił on skrócić podróż przez Atlantyk do zaledwie 3,5 h³.

¹ Preambuła do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

² D. Lureau, *La responsabilité du transporteur aérien. Lois nationales et Convention de Varsovie*, Bordeaux 1961, s. 1.

³ Rekord na trasie transatlantyckiej wynosi 2 h 52 min. i 59 s.

Przed tą transformacją lotnictwo cywilne było powijakach. Pierwsze samoloty miały kadłuby drewniane z otwartą kabiną oraz silniki o małej mocy. Żaden z samolotów nie przekraczał prędkości 75 km/h i nie mógł się wznieść powyżej 150 m. Dopiero wybuch I wojny światowej przyspieszył rozwój technologiczny lotnictwa i zaczęły powstawać samoloty, których źródłem napędu były wielocylindrowe silniki. W 1918 r. samolot osiągnął prędkość 200 km/h i wysokość 8000 m.

„Żeby zrozumieć współczesność należy poznać przeszłość.”⁴

Historia lotnictwa nie jest zbyt długa. Wprawdzie można by stwierdzić, że symbolicznie rozpoczyna ją lot Ikara lub też zaprojektowana w 1500 r. przez Leonarda da Vinci maszyna latająca (na tym projekcie opiera się konstrukcja dzisiejszego helikoptera), lecz w rzeczywistości sięga roku 1890, kiedy to podczas mszy biskup amerykański Wright stwierdził: „Jeśli Bóg chciałby, żebyśmy mogli latać, dałby nam skrzydła”. Słowa te były skierowane przeciwko idei zbudowania pierwszego samolotu. Trzeba było czekać trzynaście lat, żeby zobaczyć pierwszy lot 17 grudnia 1903 r., którego bohaterami byli synowie biskupa, Orville i Wilbur Wright⁵. W 1909 r. Francuz L. Bieriot dokonał przelotu samolotem nad Kanałem La Manche. 22 marca 1919 r. uruchomiono pierwszy lot międzynarodowy między Paryżem a Brukselą. Następnie 17 maja 1920 r. odbyła się inauguracja lotu Amsterdam – Londyn. Po I wojnie światowej lotnictwo weszło w etap handlowego wykorzystywania samolotów. Transport lotniczy stawał się coraz bardziej powszechny i otwierały się przed nim szerokie perspektywy. Zaistniała zatem potrzeba stworzenia regulacji prawnych. W 1919 r. rząd francuski zorganizował w Paryżu międzynarodową konferencję, na której opracowano konwencję regulującą zagadnienia międzynarodowej żeglugi powietrznej, zwaną konwencją paryską (13 października 1919 r.). Przyjęła ona zasadę suwerenności państwa nad jego przestrzenią powietrzną, ustanawiając jednocześnie wolność przelotu cywilnych samolotów prywatnych w przestrzeni powietrznej państw stron konwencji bez ich uprzedniej zgody. Konwencja paryska została zastąpiona konwencją chicagowską z dnia 7 grudnia 1944 r., która powołała do życia Międzyna-

⁴ J. Naveau, *Droit aérien européen. Les nouvelles règles de jeu*, Paris 1992.

⁵ H. Michael, *100 postaci, które miały największy wpływ na dzieje ludzkości*, Warszawa 1995.

rodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (International Civil Aviation Organization, ICAO)⁶.

Równocześnie ujawniła się potrzeba koordynacji i ujednolicenia podstawowych zasad dotyczących zagadnień cywilnoprawnych przewozu lotniczego (w zakresie tzw. prywatnego prawa lotniczego)⁷.

Początkowo odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego była regulowana w poszczególnych krajach przepisami ogólnymi dotyczącymi odpowiedzialności deliktowej lub kontraktowej. Następnie państwa zaczęły tworzyć odrębne akty prawne regulujące tę kwestię.

Z uwagi na międzynarodowy charakter samego lotnictwa, którego działalność odbywa się w płaszczyźnie globalnej, zaistniała potrzeba stworzenia regulacji na szczeblu międzynarodowym, by uniknąć problemów związanych ze stosowaniem niejednorodnego prawa właściwego poszczególnych państw, co godziło w pewność i bezpieczeństwo obrotu.

Bez wątpienia lotnictwo jest instrumentem ponadnarodowym i ponadkontynentalnym, które w swej działalności wykorzystuje przestrzeń międzynarodową. Z tego też względu prawo lotnicze od początku swego istnienia odczuwało potrzebę stworzenia jednolitych, międzynarodowych rozwiązań⁸.

Lotnictwo stanowi przedmiot konfliktu między nowoczesnością a tradycją: nowoczesnością środków i warunków jego rozwoju oraz tradycją zasad prawnych. Jest ono także przedmiotem innego konfliktu. Mianowicie prawo jest krajowe, wewnętrzne, zanim stanie się międzynarodowe, podczas gdy lotnictwo ma bez wątpienia „naturę międzynarodową”.

G. Ripert pisał, że „prawo lotnicze musi być rozumiane jako prawo międzynarodowe. Jeśli chcemy uniknąć konfliktów, jednolite prawo stanowi konieczność dla żeglugi lotniczej”⁹.

⁶ ICAO jest największą organizacją lotnictwa cywilnego, do której należy 160 państw (Polska należy do ICAO od jej powstania). Do jej zadań należy m.in. nadzór nad przestrzeganiem przez kraje członkowskie międzynarodowych norm i przepisów regulujących cywilny ruch lotniczy, systematyczny rozwój międzynarodowego lotnictwa cywilnego oraz zwiększanie jego bezpieczeństwa. Ponadto opracowuje nowe standardy i normy dla lotnictwa, międzynarodowe zasady współpracy z tzw. służbami naziemnymi oraz wspiera wprowadzanie nowej techniki i technologii w lotnictwie cywilnym.

⁷ Według niektórych autorów międzynarodowe prawo prywatne lotnicze stanowi nową gałąź prawa, oddzielną od międzynarodowego prawa prywatnego. L. Babiński, *L'étendue du droit international privé dans le système juridique général*, Athènes 1961.

⁸ P. Chauveau, *Rapport sur la création d'une cour internationale pour la solution des difficultés nées de l'interprétation et de l'application des conventions internationales en matière de droit aérien*, RFDA 1955, nr 5, s. 466; International Law Association report, 7th conference, 1956, s. 181.

⁹ Przedmowa do M. de Juglart *Traité élémentaire de Droit aérien*, Paris 1952, s. 11.

„Przewóz lotniczy, pokonujący od samego zarania w nader szybkim (dziś rekordowo szybkim) czasie przestrzenie i odległości na kuli ziemskiej, musiał być od początku nastawiony na miarę międzynarodową.¹⁰”

Stworzenie jednolitych zasad prawnych na poziomie międzynarodowym stało się zatem głównym celem. Dlatego też została podjęta idea unifikacji. Owocem prac II Konferencji Międzynarodowej Prawa Lotniczego Prywatnego w Warszawie w 1929 r. było uchwalenie Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (12 października 1929 r.), zwanej konwencją warszawską¹¹, która stała się podstawowym źródłem prywatnego prawa lotniczego. Obowiązuje ona do dnia dzisiejszego i stanowi jedną z najpowszechniej przyjętych konwencji międzynarodowych prawa prywatnego (stronami konwencji są 152 państwa). Zasadniczym celem konwencji było ujednolicenie zasad międzynarodowego przewozu lotniczego, dotyczących samej umowy o przewóz, dokumentów przewozowych oraz odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego.

Dzięki zdobyczom II wojny światowej, po 1945 r. nastąpił znaczny rozwój lotnictwa cywilnego, wykorzystującego technologie wojskowe. Transport lotniczy rozwijał się bardzo dynamicznie. Sprzyjał temu ogromny postęp techniki. Zaczęto produkować ulepszone samoloty, tworzone nowe połączenia, stosowano nowoczesne metody wykonywania lotów, zwiększając ich bezpieczeństwo. W 1958 r. powstał Boeing 707 o długości 45 m, osiągający prędkość 1010 km/h, mogący zabrać na pokład 150 pasażerów. W zmieniających się warunkach przepisy konwencji stały się przestarzałe¹². Zrodziła się zatem potrzeba ich udoskonalenia. Konwencja warszawska była zmieniana lub uzupełniana kilkakrotnie, a zwłaszcza przez:

- protokół haski z 1955 r.¹³,
- konwencję guadalajarską z 1961 r.¹⁴,

¹⁰ L. Babiński, *Międzynarodowa unifikacja prawa przewozu lotniczego na tle konwencji warszawskiej*, *Studia Prawnicze* 1968, z. 18, s. 4.

¹¹ Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzona w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (Dz. U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49 z późn. zm.).

¹² „La convention fut conçue à une époque où le risques de l'air étaient si considérables qu'exposer les „modesties” companies aériennes d'alors aux rigueurs du droit commun eût rapidement compris leur situation financière”, F. Elariny, *La responsabilité du transporteur aérien pour retard d'après l'article 19 de la Convention de Varsovie de 1929*, Paris 1970, s. 10.

¹³ Protokół zmieniający Konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r., podpisany w Hadze dnia 28 września 1955 r. (Dz. U. z 1963 r. Nr 33, poz. 189).

¹⁴ Konwencja, uzupełniająca Konwencję Warszawską, o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez osobę inną niż

- protokół gwatemalski z 1971 r.¹⁵,
- cztery protokoły montrealские z 1975 r.¹⁶

Powyższe akty wraz z samą konwencją składają się na tzw. system warszawski *sensu stricto*. Do systemu warszawskiego *sensu largo* zaliczamy natomiast:

- porozumienie montrealские z 1966 r.,
- porozumienie maltańskie z 1974 r.,
- wyrok włoskiego Trybunału Konstytucyjnego z 1985 r. oraz ustawę nr 274,
- inicjatywa japońska z 1992 r.,
- inne działania przewoźników lotniczych oraz działania na szczeblu państwowym,
- ustawy krajowe,
- propozycję nowozelandzką z 1995 r.,
- porozumienie przewoźników IATA z lat 1995–1996.

Próby modernizacji systemu warszawskiego podejmowane na przestrzeni lat nie przyniosły oczekiwanego rezultatu w postaci zunifikowanego systemu międzynarodowego przewozu lotniczego. Poza tym nastąpiły kolejne znaczące zmiany w lotnictwie cywilnym. Podniósł się poziom techniki i organizacji lotnictwa, przedsiębiorstwa transportu lotniczego wzmocniły się ekonomicznie i stały się zdecydowanie silniejszą stroną umowy o przewóz. W celu zrewidowania i skonsolidowania systemu warszawskiego została zwołana przez ICAO konferencja montrealська (10–28 maja 1999 r.), na której uchwalono nową Konwencję o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (28 maja 1999 r.)¹⁷. Zasadniczym celem nowej konwencji było ustanowienie jednolitych zasad, dotyczących odpowiedzialności przewoźników lotniczych, prowadzących

przewoźnik umowny, sporządzona w Guadalajara dnia 18 września 1961 r. (Dz. U. z 1965 r. Nr 25, poz. 167).

¹⁵ Protokół zmieniający Konwencję o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r., zmienioną protokołem sporządzonym w Hadze dnia 28 września 1955 r., podpisany w Gwatemali dnia 8 marca 1971 r. (ICAO Doc. 8932).

¹⁶ Protokoły dodatkowe nr 1 do 4 z dnia 25 września 1975 r. uchwalone w Montrealu, zmieniające konwencję o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (ICAO Doc. 9145, 9146, 9147 i 9148).

¹⁷ Dz. U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235.

do sprawiedliwości i równości w systemach odszkodowań poszczególnych państw. Nie jest ona kolejnym uzupełnieniem konwencji warszawskiej, lecz stanowi nową umowę międzynarodową, która wraz z powyższymi aktami tworzy system warszawsko-montrealski.

Na podkreślenie zasługuje znaczący rozwój prawa lotniczego na szczeblu europejskim. Wprawdzie zapisy o wspólnej polityce transportowej pojawiły się już w traktatach rzymskich, działania w ramach tej polityki zostały faktycznie podjęte w 1988 r., kiedy to wprowadzono Jednolity Dokument Administracyjny, zastępujący kilkadziesiąt rozmaitych formularzy, wymaganych dotychczas przy przekraczaniu granic Wspólnoty. Obecnie podstawą traktatową polityki transportowej są art. 3 ust. 1 lit. f, art. 70–80, art. 154–156 TWE. Celem wspólnej polityki transportowej jest usuwanie barier we wszystkich gałęziach transportu. Formalnie wspólny rynek transportowy zaczął funkcjonować od 1 stycznia 1993 r. (wraz z wejściem w życie jednolitego rynku wewnętrznego).

Dzięki stworzeniu wewnętrznego rynku lotniczego miliony osób wybrały podróż samolotem. Sprzyjało temu zniesienie granic oraz zwiększenie oferty transportowej. Jednak wobec braku prawodawstwa wspólnotowego, w pewnych okolicznościach pasażerów obowiązywały mało skuteczne przepisy krajowe. Niejednokrotnie nie byli oni objęci żadną skuteczną ochroną prawną. Pasażer powinien korzystać z minimalnej ochrony prawnej w dowolnym miejscu w Europie, a Wspólnota Europejska, która jest odpowiedzialna za swobodny przepływ osób, powinna ułatwiać egzekwowanie tego prawa. Dlatego też na szczeblu europejskim zostały wydane rozporządzenia regulujące kwestię odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego i związanych z tym praw pasażerów:

- 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 powietrzną¹⁸ oraz rozporządzenie (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. zmieniające rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych¹⁹,
- rozporządzenie Rady (WE) nr 295/91 z dnia 4 lutego 1991 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowań dla pasażerów, którym odmówio-

¹⁸ Dz. Urz. WE L 285 z 17.10.1997.

¹⁹ Dz. Urz. WE L 140 z 30.05.2002.

no przyjęcia na pokład w regularnych przewozach lotniczych²⁰ oraz uchylające je 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 lotów²¹,

- 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 lotniczą²².

Rozporządzenia europejskie mają bezpośrednią moc obowiązująca w prawie krajowym państw członkowskich. Nie wymagają wydania aktów włączających je do systemu prawa wewnętrznego. Prawo lotnicze osiągnęło zatem pełną unifikację na szczeblu wspólnotowym.

Możemy wyróżnić trzy reżimy odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego:

- reżim międzynarodowy – system warszawsko-montrealski,
- reżim wspólnotowy – system europejski,
- reżim krajowy – system wewnętrzny.

Stworzenie jednolitych zasad prawnych na poziomie międzynarodowym jest rzeczą niezmiernie trudną, biorąc pod uwagę różnorodność regulacji i tradycji prawnych oraz sam „szowinizm prawniczy” w poszczególnych krajach. Szczególne różnice zarysowują się między systemami krajów *common law* i *civil law*. Międzynarodowe prawo prywatne lotnicze ma za zadanie pogodzenie interesów nie tylko poszczególnych państw, lecz także interesów pasażerów i przewoźników lotniczych. Niegdyś przemysł lotniczy potrzebował większej ochrony niż obecnie, gdy większy nacisk kładzie się na ochronę praw konsumentów. Pasażerowie chcą uzyskiwać odszkodowania „jak największe i jak najczęściej”, podczas gdy celem przewoźników jest wypłata odszkodowań „jak najniższych i jak najrzadziej”²³. Należy zatem znaleźć rozwiązanie, które satysfakcjonowałoby obie strony. Czy nowa konwencja stanowi tego rodzaju kompromis? Czy spełniła ona

²⁰ Dz. Urz. WE L 36 z 8.02.1991.

²¹ Dz. Urz. UE L 46 z 17.02.2004.

²² Dz. Urz. UE L 204 z 26.07.2006.

²³ H. Mazeaud, Przedmowa do M.de Juglart, *La Convention de Rome du 7 octobre 1952 relative aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surfac*, Paris 1956, s. 5.

długo oczekiwany cel w postaci osiągnięcia pełnej unifikacji i konsolidacji prawa lotniczego? Czy można mówić o zaistnieniu nowej ery w międzynarodowym prawie przewozu lotniczego?

Niniejsza praca dotyczy odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w przewozie międzynarodowym za szkody na osobie pasażera, w bagażu, towarach oraz za opóźnienie, odwołanie lotów i *overbooking*. Ustawodawca polski przyjął jednak w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze²⁴, że za szkody w przewozie pasażerów, zarówno krajowym, jak i międzynarodowym, niepodlegającym umowom międzynarodowym, a rozpoczynającym się lub kończącym się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub z wykonaniem lądowania handlowego na tym terytorium, przewoźnik lotniczy odpowiada na zasadach określonych w umowach międzynarodowych. Oznacza to jednolity reżim odpowiedzialności zarówno w przewozie międzynarodowym, jak i krajowym.

W celu pełnego zrozumienia koncepcji odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego w przewozie międzynarodowym w rozdziale I dokonano dogłębnej analizy systemu warszawsko-montrealskiego oraz systemu europejskiego, całego procesu tworzenia międzynarodowego prawa prywatnego lotniczego, poczynwszy od 1929 r., ciągłych kompromisów różnych państw, jak również unowocześniania prawa lotniczego odpowiednio do unowocześniania samego lotnictwa cywilnego. Omówiono także zakres stosowania nowej konwencji z doprecyzowaniem niejasnych pojęć i ze stworzeniem niektórych definicji. W rozdziale II i III zostały przedstawione przesłanki odpowiedzialności przewoźnika oraz osób za niego działających za szkody spowodowane pasażerom, jak również za opóźnienie, uszkodzenie lub utratę bagażu i towarów, przy jednoczesnym dokonaniu szczegółowej analizy pojęć niejasnych lub też budzących wątpliwości interpretacyjne oraz, w miarę możliwości, stworzono ich definicje prawne, analizując ich ujęcie w poszczególnych systemach prawnych. Omówiono także odpowiedzialność w przypadku przewozu dokonanego przez inne osoby aniżeli przewoźnik umowny, tj. przez przewoźnika faktycznego, zwłaszcza czarter lotniczy. Następnie zbadano problematykę niezmiernie ważną dla tak szybkiego środka transportu, mianowicie odpowiedzialność przewoźnika za opóźnienie, odwołanie lotów i *overbooking* (rozdział IV). Z kolei zamierzeniem rozdziału V było przedstawienie ewolucji odpowiedzialności cywilnej przewoźnika od uchwalenia konwencji warszawskiej w 1929 r., opartej na

²⁴ Tekst jedn.: Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 z późn. zm.

zasadzie domniemania winy, aż do uchwalenia konwencji montrealskiej w 1999 r., która wprowadza zaostrzoną odpowiedzialność.

Literatura światowa na temat konwencji, umowy przewozu lotniczego, odpowiedzialności przewoźnika lotniczego jest olbrzymia, podobnie orzecznictwo, zwłaszcza amerykańskie, co autorka starała się zbadać. W Polsce także doktryna poświęciła powyższym zagadnieniom sporo miejsca²⁵.

Praca ta jako rozprawa doktorska została obroniona na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu w maju 2009 r. Pragnę bardzo gorąco podziękować promotorowi, Panu Profesorowi Mirosławowi Nesterowiczowi, za inspiracje, cenne uwagi, dyskusje oraz wsparcie, dzięki którym powstała niniejsza praca. Chciałabym również podziękować recenzentom, Pani Profesor Marii Dragun-Gertner oraz Panu Profesorowi Mieczysławowi Goettelowi, za ich szczegółowe i jakże pomocne uwagi, które uwzględniłam w pracy oraz za okazaną życzliwość i poparcie. Dziękuję serdecznie rodzinie za nieustające wsparcie, otuchę i miłość, która dodawała mi sił w trudnych chwilach.

Anna Konert

²⁵ Należy wskazać przede wszystkim na opracowania: J. Rajski, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego w prawie międzynarodowym i krajowym*, Warszawa 1968; M. Żylicz, *Prawo lotnicze – międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2004; M. Polkowska, *Umowa przewozu i odpowiedzialność przewoźnika w międzynarodowym transporcie lotniczym*, Warszawa 2003; M. Polkowska, I. Szymajda, *Konwencja montrealaska. Komentarz. Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*, Warszawa 2004; M. Nesterowicz, *Odpowiedzialność cywilna biur podróży*, Warszawa 1974; tenże *Prawo turystyczne*, wyd. 2, Kraków 2006, wyd. 3, Warszawa 2009; M. Stec, *Umowy czarterowe w transporcie lotniczym*, Kraków 1988.

Rozdział I

System warszawsko-montrealski – geneza powstania, ogólna charakterystyka

1. Od konwencji warszawskiej do montrealskiej

1.1. Konwencja warszawska

1.1.1. Uchwalenie konwencji warszawskiej

W 1925 r. w Paryżu odbyła się pierwsza Konferencja Dyplomatyczna Prawa Prywatnego Lotniczego, której organizatorem była Międzynarodowa Komisja Żeglugi Powietrznej (Commission Internationale de la Navigation Aérienne, CINA), podczas której zdecydowano powołać do życia Międzynarodowy Komitet Techniczny Ekspertów Prawnych Lotniczych (Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens, CITEJA). Odegrał on ogromną rolę w rozwoju międzynarodowego prawa lotniczego. W skład komitetu wchodził wybitni prawnicy, reprezentujący wszystkie główne kierunki systemów prawnych²⁶.

Na konferencji paryskiej rząd francuski zgłosił projekt konwencji o odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w przewozach lotniczych międzynarodowych. Niemniej jednak pierwotna inicjatywa uchwalenia międzynarodowej konwencji pochodziła z Polski. Już w 1924 r. na sesji generalnej CINA w Sztokholmie rząd polski zgłosił taką propozycję²⁷. Dlatego misja przygotowywania szczegółowych obrad dotyczących uchwalenia

²⁶ Polskimi delegatami byli: prof. Antoni Górski, prof. Leon Babiński oraz prof. Cezary Be-rezowski.

²⁷ L. Babiński, *Międzynarodowa unifikacja prawa...*, s. 7.

wspomnianej konwencji międzynarodowej została powierzona polskiemu rządowi. W 1929 r. w Warszawie odbyła się II Międzynarodowa Konferencja Dyplomatyczna Prawa Prywatnego Lotniczego, pod obrady której został przedstawiony owoc prac prowadzonych w ramach CITEJA, czyli Projekt Konwencji dotyczącej dokumentów przewozu powietrznego i odpowiedzialności przewoźnika przy przewozach samolotami²⁸. Konferencja warszawska uchwaliła ostateczny tekst konwencji, sporządzonej w języku francuskim, której pełna nazwa brzmi: Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzona w Warszawie dnia 12 października 1929 r.²⁹, podpisana przez 23 państwa. Weszła w życie z dniem 13 lutego 1933 r. i stała się jedną z najważniejszych i najpowszechniej przyjętych konwencji międzynarodowych prawa prywatnego³⁰.

1.1.2. Podstawowe postanowienia

Konwencja warszawska była tworzona w czasach, kiedy ochrony potrzebowali zarówno pasażerowie, jak i powstający transport lotniczy³¹. Przepisy poszczególnych państw, zarówno dotyczące samej odpowiedzialności przewoźnika, jak i jurysdykcji, znacznie różniły się między sobą. Celem było zatem stworzenie jednolitych przepisów na szczeblu międzynarodowym, regulujących kwestie dotyczące odpowiedzialności przewoźnika, dokumentów przewozowych oraz jurysdykcji.

Należało pogodzić interesy zarówno pasażerów, jak i przewoźników. Z jednej strony konwencja wprowadziła na korzyść pasażerów zasadę odpowiedzialności przewoźnika opartą na domniemaniu jego winy, przerzucając ciężar przeciwdowodu na przewoźnika, podczas gdy z drugiej strony jego odpowiedzialność została ograniczona kwotowo. Konwencja wprowadziła limity odszkodowawcze, ponad które przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności. Jak twierdzi się w doktrynie, argumenty uzasadniające wprowadzenie limitów odszkodowawczych były następujące: „usunięcie

²⁸ Projekt ten został zaaprobowany na III Sesji CITEJA w Madrycie, w maju 1928 r.

²⁹ Dz. U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49 z późn. zm.

³⁰ Na dzień 11 listopada 2008 r. stronami konwencji były 152 państwa. Aktualna lista państw stron jest dostępna na stronie Biura Prawnego ICAO: www.icao.int/icao/en/leb.

³¹ Najpotężniejsi przewoźnicy mieścili na pokładzie 15–20 pasażerów. Największy samolot Stanów Zjednoczonych, zwany Lockheed Vega, mieścił sześciu pasażerów oraz pilota i osiągał prędkość 120 mil/h.

nadmiernych różnic w wysokości odszkodowań w różnych krajach, katastroficzne rozmiary ryzyka wypadków lotniczych niemożliwe do poniesienia przez samo lotnictwo, konieczność ustalenia limitów odszkodowań dla ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, dostępność dodatkowego ubezpieczenia szkód przez samego klienta, eliminowanie procesów i ułatwienie polubownych rozstrzygnięć, zrównoważenie zaostrzonych zasad odpowiedzialności oraz ochrona słabego jeszcze w tym czasie finansowo sektora transportu lotniczego”³².

Konwencja warszawska reguluje międzynarodowy przewóz lotniczy osób, bagaży oraz towarów za wynagrodzeniem (zdefiniowany w art. 1 ust. 2) oraz przewóz bezpłatny dokonywany statkiem powietrznym przez przedsiębiorstwo przewozów powietrznych. Wprowadziła ponadto definicję „przewozu międzynarodowego”. Jest nim „(...) każdy przewóz, w którym, zgodnie z umową stron, miejsce wyruszenia i miejsce przeznaczenia, niezależnie od tego, czy nastąpi lub nie nastąpi przerwa w przewozie lub przeładowaniu, położone są bądź na obszarze dwóch Wysokich Umawiających się Stron, bądź też na obszarze jednej tylko z nich, jeśli przewidziane jest lądowanie na obszarze innego państwa, nawet nie umawiającego się. Przewóz bez takiego lądowania pomiędzy dwoma punktami na obszarze jednej tylko Wysokiej Umawiającej się Strony nie jest w rozumieniu niniejszej Konwencji uważany za przewóz międzynarodowy” (art. 1 ust. 2). Konwencja ujednoliciła postanowienia dotyczące dokumentów przewozowych (bilet lotniczy, kwit/przywieszka bagażowa oraz przewozowy list lotniczy) oraz wprowadziła przepisy dotyczące odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego, włączając także przepisy o jurysdykcji.

Do najważniejszych rozwiązań konwencji należą:

- 1) wprowadzenie zasady domniemania winy przewoźnika za szkody w przewozie lotniczym. Przerzucono więc na przewoźnika ciężar przeprowadzenia dowodu przeciwnego; przewoźnik musiałby udowodnić, że przedsięwziął wszelkie potrzebne środki dla uniknięcia szkody lub przedsięwzięcie których było niemożliwe (art. 20);
- 2) zasada ograniczonej odpowiedzialności przewoźnika (art. 22) – w przypadku szkód na osobie pasażera limit odpowiedzialności wynosi 125.000 franków Poincaré (FP)³³, w przypadku natomiast bagaży i towarów limit ten wynosi 250 FP za kilogram;

³² M. Żylicz, *Prawo lotnicze – międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2004, s. 64.

³³ Frank Poincaré oznacza specjalną jednostkę walutową, niebędącą w obiegu, o zawartości 65,5 mg złota próby 900.

- 3) wprowadzenie nieograniczonej odpowiedzialności przewoźnika w trzech przypadkach:
 - gdy szkoda powstała z jego winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa³⁴,
 - w razie umownego zniesienia ograniczenia odpowiedzialności przez strony,
 - w przypadku braku właściwie wystawionych dokumentów przewozowych;
- 4) umowy zmierzające do uchylenia lub zmniejszenia limitów odszkodowawczych uznano za nieważne;
- 5) wprowadzenie czterech jurysdykcji:
 - sądów państwa strony konwencji,
 - sądów państwa, na terytorium którego znajduje się miejsce zamieszkania powoda,
 - sądów państwa, na terytorium którego znajduje się główna siedziba przedsiębiorstwa przewoźnika lub miejsca, gdzie posiada on zakład,
 - sądów państwa, na terytorium którego znajduje się miejsce przeznaczenia przewozu.

1.1.3. Potrzeba rewizji

Debaty nad zmianami konwencji rozpoczęły się od razu po jej wejściu w życie³⁵. Komitet Prawny Tymczasowej Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (PICAO) dyskutował tę kwestię na każdym spotkaniu. W tym też celu zostały zwołane konferencje w Kairze (1946), Madrycie (1951), Paryżu (1952) oraz w Rio de Janeiro (1953).

Po II wojnie światowej zarówno transport lotniczy, jak i usługi ubezpieczeniowe rozwijały się bardzo dynamicznie. Coraz bardziej zarysowywały się także różnice w poziomie życia w różnych krajach oraz w ich systemach prawnych. Biorąc pod uwagę postępującą inflację, limity odszkodowawcze stały się rażąco niewystarczające w większości krajów uprzemysłowionych,

³⁴ Por. J. Rajski, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego w prawie międzynarodowym i krajowym*, Warszawa 1968, s. 86.

³⁵ CITEJA już w 1935 r. rozpoczął dyskusje nad zmianą konwencji.

w których również „mentalność roszczeniowa stała się coraz bardziej powszechna, daleko idąca i agresywna”³⁶.

Przedmiotem niezadowolenia były głównie trzy kwestie, mianowicie sama definicja przewozu międzynarodowego, ograniczenia kwotowe odpowiedzialności oraz art. 25 konwencji, dotyczący rażącego niedbalstwa przewoźnika.

Po pierwsze, konwencja powinna mieć zastosowanie, gdy na przykład przewóz rozpoczyna się na terytorium państwa strony konwencji, a kończy w jakimkolwiek innym państwie, a przynajmniej powinna istnieć możliwość wniesienia pozwu do sądu w tym kraju³⁷. Jeśli przykładowo powództwo dotyczące wypadku lotniczego jest złożone w sądzie w Polsce przez Polaka, jaką różnicę stanowi, czy leciał on do kraju, który jest stroną konwencji czy też nie lub też, czy miał on bilet w jedną czy w dwie strony?

Po drugie, limity wprowadzone konwencją prawie od początku były uznane przez kraje uprzemysłowione za rażąco niesprawiedliwe, niewystarczające. Stany Zjednoczone, Wielka Brytania, Francja oraz inne kraje rozwinięte wypłacały odszkodowania za śmierć lub uszkodzenie ciała pasażera znacznie wyższe niż te przewidziane w konwencji. Sugerowano także, że przesłanka ochrony słabego jeszcze w tamtym czasie finansowo sektora transportu lotniczego przestała być aktualna. W wielu krajach limit warszawski był uważany za satysfakcjonujący, a nawet za zbyt wysoki. Fakt ten spowodował, że wiele krajów myślało o wypowiedzeniu konwencji w razie zwiększenia limitów (głównie kraje Ameryki Łacińskiej).

Po trzecie, czynnikiem będącym przedmiotem niezadowolenia był art. 25 konwencji, dotyczący nieograniczonej odpowiedzialności przewoźnika, gdy szkoda powstała z jego winy, która według prawa sądu orzekającego jest uważana za równoznaczną z winą umyślną³⁸: „przewoźnik nie będzie miał prawa powoływania się na postanowienia niniejszej konwencji, które wykluczają lub ograniczają jego odpowiedzialność, jeżeli szkoda wynikła z jego złego zamiaru (winy umyślnej) lub z winy, która według prawa sądu orzekającego uważana jest za równoznaczną ze złym zamiarem (winą umyślną) (...)”. Ponieważ konwencja warszawska została sporządzona

³⁶ W. Guldimmann, *The Warsaw Convention of 1929: its past – its present – its future*, Warsaw 1989, s. 2.

³⁷ K.M. Beaumont, *Some Problems Involved in Revision of the Warsaw Convention*, 16 J. Air L. & Com. 14, 1949 oraz J. Lacombe, *Quelques problèmes soulevés par la révision de la convention de Varsovie*, 12 RGA 764, 1949.

³⁸ Oryginalne francuskie brzmienie: „si le dommage provient de son dol ou d’une faute qui, d’après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol”.

w jednym oryginalnym brzmieniu, po francusku, tłumaczenie pojęcia *dol* (z łac. *dolus* – wina umyślna, zły zamiar) prowadziło do różnych interpretacji w różnych krajach, gdyż brak było tego pojęcia w krajowych systemach prawnych. Krytykowano ten termin jako niejasny i często niemający odpowiednika w innych językach (np. brak dokładnego odpowiednika w państwach *common law*, angielskie tłumaczenie to *wilful misconduct*)³⁹. Istniała również wątpliwość, czy art. 25 dotyczy także winy osób działających za przewoźnika (np. winy pilota). Bez wątpienia artykuł ten nie prowadził ani do międzynarodowej unifikacji, ani do minimalizacji procesów⁴⁰.

Powyższe czynniki spowodowały potrzebę rewizji konwencji.

1.2. Modernizacja konwencji warszawskiej

1.2.1. Protokół haski z 1955 r.

Po dziesięciu latach dyskusji, spotkań oraz przygotowywania projektów, we wrześniu 1955 r. odbyła się konferencja dyplomatyczna w Hadze. Podstawą dyskusji na konferencji był raport sporządzony przez Komitet Prawny ICAO w Rio de Janeiro w 1953 r., w którym proponowano zwiększenie limitu odszkodowawczego do 13.000 USD. W wyniku prac konferencji uchwalono protokół haski, który w przeciwieństwie do konwencji został sporządzony w trzech językach: francuskim, angielskim i hiszpańskim. W przypadku rozbieżności tekst w języku francuskim ma rozstrzygające znaczenie.

Stany Zjednoczone zaproponowały na konferencji limit odpowiedzialności w wysokości około 25.000 USD, a pod koniec konferencji zeszły do 20.000 USD. Ostatecznie limit warszawski został podwojony i wyniósł 250.000 FP (w przybliżeniu 16.600 USD). Delegacja Stanów Zjednoczonych zwróciła uwagę na wysokie wynagrodzenia dla adwokatów oraz koszty procesowe, które „zajmują” sporą część odszkodowania, co powoduje, że poszkodowany otrzymuje znacznie mniejszą kwotę niż przewidziany limit. Zaproponowano zatem włączenie do konwencji przepisu stanowiącego, że „(...) sąd może podwyższyć limit odszkodowania o 25% na pokrycie wy-

³⁹ Por. J. Rajski, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika...*, s. 86 i 206. Zob. wywody na ten temat w rozdziale V.

⁴⁰ A.I. Mandelson, *The United States and the Warsaw Convention*, Harvard Law Review 1967, vol. 80, nr 3, s. 503.

grodzenia dla prawników i kosztów sądowych”⁴¹. Pojawiło się jednak wiele sprzeciwów. Jedni podkreślali, że wynagrodzenie dla prawników nie jest częścią prawa lotniczego, a na pewno nie stanowi tematu do dyskusji dla uchwalenia aktu międzynarodowego. Inni nie zgadzali się z 25%, proponując inną wysokość. Delegacja niemiecka wyraziła obawę, że taki przepis mógłby wpłynąć na decyzję pasażerów dochodzenia swych praw tylko na drodze sądowej, zamiast próbować załatwiać sprawy polubownie⁴². Poza tym w każdym kraju sądy przyznają zwrot kosztów procesowych na różnych zasadach. Stany Zjednoczone stwierdziły, że tylko z takim przepisem zgodzą się na ratyfikację protokołu z limitem odpowiedzialności 20.000 USD. Po długiej debacie Stany Zjednoczone zgodziły się na skreślenie 25% oraz na zamieszczenie przepisu, według którego sąd może przyznać całość lub część kosztów procesowych, zgodnie z prawem krajowym.

Jak wspomniano wcześniej, formuła art. 25 konwencji wywoływała trudności interpretacyjne. Przewoźnik nie mógł powoływać się na ograniczenia odpowiedzialności z powodu swej szczególnie ciężkiej winy (*wilful misconduct*). Protokół wprowadził przepis, według którego przewoźnik nie może powoływać się na przepisy o ograniczeniu odpowiedzialności, gdy udowodniono, że szkoda została spowodowana przez działanie lub zaniechanie przewoźnika lub osób za niego działających (podwładnych lub przedstawicieli), dokonane z zamiarem wyrządzenia szkody lub przez nierozwagę i ze świadomością prawdopodobieństwa powstania szkody, przy czym w przypadku działania lub zaniechania osób działających za przewoźnika musi być także udowodnione, że działały w zakresie powierzonych im funkcji. Protokół rozwiął jednocześnie wątpliwość, czy i jaka wina osób działających za przewoźnika może być podstawą do pozbawienia go przywileju ograniczenia odpowiedzialności⁴³.

Protokół wszedł w życie z dniem 1 sierpnia 1963 r.⁴⁴ w stosunkach między państwami, które przedłożyły rządowi PRL (zgodnie z art. XXI) dokumenty ratyfikacyjne co najmniej 90 dni wcześniej. Stronami konwencji uzupełnionej protokołem jest obecnie 137 państw (zatem prawie wszystkie państwa należące do konwencji warszawskiej – 152)⁴⁵.

⁴¹ *I Hague Proceedings*, s. 270.

⁴² *Ibidem*, s. 272–273.

⁴³ H. Drion, *Limitations of liabilities in International Air Law*, The Hague 1954, s. 238; M. Dragun, *Kwotowe ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika w międzynarodowym prawie przewozowym*, Toruń 1984, s. 57.

⁴⁴ Dz. U. z 1963 r. Nr 33, poz. 189.

⁴⁵ Aktualna lista państw stron jest dostępna na stronie: <http://www.icao.int/icao/en/leb>.

1.2.2. Konwencja guadalajarska z 1961 r.

W związku z coraz częstszą praktyką czarterowania samolotów, jak również stosowania licznych form współpracy między przewoźnikami, jak umowy *code-share*, umowy *interline*, umowy wydzielania miejsc na pokładzie dla drugiego przewoźnika, czyli praktyki „dzielenia się przez przewoźników samolotem”, powstał problem, kto jest przewoźnikiem: czy tylko osoba, która zawiera umowę o przewóz (wystawia dokumenty przewozowe), czy także faktyczny przewoźnik – przedsiębiorstwo lotnicze. Kwestia ta stała się szczególnie ważna począwszy od lat 50. XX w., kiedy to biura podróży zaczęły organizować wycieczki lotnicze *Inclusive Tours*, posługujące się czarterowanymi samolotami⁴⁶. Doktryna podzieliła się na dwa nurty. Jeden z nich⁴⁷ głosił, że przewoźnikiem jest osoba, która rzeczywiście dokonuje przewozu lotniczego⁴⁸. Drugi nurt⁴⁹ wskazywał jako przewoźnika osobę, która w swoim imieniu zawarła umowę o przewóz lotniczy pasażerów lub towaru.

Problem ten został rozwiązany konwencją guadalajarską z 1961 r.⁵⁰, która wprowadziła pojęcie przewoźnika umownego (*contracting carrier*) oraz przewoźnika faktycznego (*actual carrier*). Stanowi ona trzeci element składowy systemu warszawskiego. Została sporządzona w językach: angielskim, francuskim i hiszpańskim, następnie uzupełniona tekstem rosyjskim. Postanowiono nadać jej nazwę „konwencja” zamiast „protokół”, głównie dlatego, że zmiany nie dotyczyły rewizji starych przepisów, lecz wprowadzały całkowicie nową regulację kwestii dotychczas nieunormowanych. Innym, bardziej „politycznym” punktem widzenia było stwierdzenie rządu PRL, że protokół należałoby złożyć u depozytariuszy konwencji

⁴⁶ Zob. M. Nesterowicz, *Odpowiedzialność cywilna biur podróży*, Warszawa 1974, s. 47; J. Rajski, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika...*, s. 30.

⁴⁷ R. Coquoz, *Le droit international privé aérien*, Paris 1938, s. 92; M. De Juglart, *Traité élémentaire de droit aérien*, Paris 1952, s. 276; M. Litvine, *Précis élémentaire de droit aérien*, Bruxelles 1953, s. 134.

⁴⁸ Zob. także Raport złożony na 11 sesji Komitetu Prawnego ICAO, ICAO Doc. 7921, s. 50.

⁴⁹ H. Drion, *Limitations of liabilities in International Air Law*, The Hague 1954, s. 134; D. Goedhuis, *National Airlegislations and Warsaw Convention*, La Haye 1937, s. 133; K. Gronfors, *Air Charter and the Warsaw Convention*, Stockholm 1954, s. 59 i n.; G. van Houtte, *La responsabilité civile dans le transport aérien*, Louvain-Paris 1940, s. 77; M. Lemoine, *Traité de droit aérien*, Paris 1947, s. 541; O. Riese, J. Lacour, *Précis de droit aérien*, Paris 1951, s. 233; R. Mankiewicz, *Charter and Interchange of Aircraft and the Warsaw Convention. A Study of Problems Arising from the National Application of Conventions for the Unification of Private Law*, The International and Comparative Law Quarterly 1961, vol. 10, nr 4.

⁵⁰ Konwencja, uzupełniająca konwencję warszawską o ujednolicieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez osobę inną niż przewoźnik umowny, sporządzona w Guadalajarze 18 września 1961 r. (Dz. U. z 1965 r. Nr 25, poz. 167).

warszawskiej. Jak stwierdził P. Dempsey, w owych czasach rząd PRL nie był bezstronny w wykonywaniu międzynarodowych funkcji dotyczących kwestii spornych. Prawdopodobnie Korea Południowa nie mogłaby ratyfikować konwencji warszawskiej, gdyż Polska nie wyraziła zgody na tę ratyfikację, twierdząc, że jedynym prawnie uznanym rządem jest rząd Korei Północnej⁵¹.

Według konwencji guadalajarskiej, przewoźnikiem umownym jest przewoźnik, który zawiera umowę przewozu z pasażerem lub nadawcą albo z osobą działającą na rachunek pasażera lub nadawcy. Natomiast gdy powierza on wykonanie przewozu innemu przewoźnikowi, z którym pasażer lub też nadawca przesyłki nie pozostają w bezpośrednim stosunku umownym, mamy do czynienia z przewoźnikiem faktycznym. Ich odpowiedzialność jest solidarna. Poszkodowany może wnieść powództwo według własnego uznania przeciwko przewoźnikowi faktycznemu lub umownemu albo przeciwko obydwu. Konwencja ta nie dotyczy wynajmu statków powietrznych bez załogi. Nie wyjaśnia również, czy ma zastosowanie do przypadków oddania samolotu do dyspozycji innego przewoźnika z częścią załogi.

Konwencja weszła w życie 1 maja 1964 r. Ratyfikowały ją 84 kraje⁵². Jej postanowienia zostały włączone z niewielkimi zmianami do konwencji montrealskiej z 1999 r.

1.2.3. Protokół gwatemalski z 1971 r.

Narastająca krytyka przez Stany Zjednoczone rażąco niskich kwotowych limitów odpowiedzialności przewoźnika doprowadziła do groźby wypowiedzenia konwencji przez to państwo. Próby rozwiązania problemu zostały podjęte przez Specjalne spotkanie dotyczące limitów odszkodowawczych ICAO w 1966 r., dwie sesje specjalnego komitetu ekspertów (*Special Panel of Experts*), uchwalenie porozumienia montrealskiego przez niektórych przewoźników lotniczych (co przekonało Stany Zjednoczone do cofnięcia groźby wypowiedzenia konwencji), dwie sesje Podkomitetu Komitetu Prawnego ICAO oraz 17 sesję Komitetu Prawnego ICAO. Liczne

⁵¹ P. Dempsey, M. Milde, *International air carrier liability: the Montreal Convention of 1999*, Montreal 2005, s. 20.

⁵² Aktualna lista krajów, które ratyfikowały konwencję, znajduje się na stronie ICAO: <http://www.icao.int/icao/en/leb>.

dyskusje doprowadziły do wniosku, że należy zmodyfikować konwencję nie tylko pod względem limitów, ale również w wielu innych kwestiach, gdyż, po pierwsze, dynamice rozwoju międzynarodowej komunikacji lotniczej nie dotrzymały kroku przepisy prawne „opracowane dla innej epoki rozwoju lotnictwa cywilnego”⁵³ i, po drugie, „(...) zarysowały się wyraźne tendencje do rozbieżnej wykładni rozmaitych postanowień konwencji w praktyce orzecznictwa sądowego wielu państw, a do ostatecznego rozbitcia ustalonego w niej reżimu odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego doprowadziło zawarcie tzw. uzgodnienia montrealskiego. Potrzeba przywrócenia jednolitych zasad odpowiedzialności międzynarodowych przewoźników lotniczych stała się zatem pilnym zadaniem”. Dlatego też w 1971 r. ICAO zwołała w Gwatemali konferencję dyplomatyczną, na której uchwalono protokół gwatemalski⁵⁴.

Do podstawowych zmian wprowadzonych protokołem należą:

- 1) zaostrzenie zasad odpowiedzialności cywilnej przewoźnika za szkody wyrządzone na osobie; zastąpienie terminu *bodily injury* terminem *personal injury* w celu możliwości dochodzenia także krzywd moralnych; zastąpienie „wypadku” (*accident*) terminem „zdarzenie” (*event*), powiększając tym samym zakres okoliczności, które mogły spowodować szkodę⁵⁵; wprowadzenie odpowiedzialności „obiektywnej”, niezależnej od winy przewoźnika;
- 2) przesłanki pozwalające na całkowite lub częściowe uwolnienie się przewoźnika od odpowiedzialności:
 - a) szkoda powstała z winy pasażera;
 - b) szkoda powstała wyłącznie wskutek stanu zdrowia pasażera; musi istnieć związek przyczynowy między stanem zdrowia pasażera a faktem jego śmierci lub uszkodzenia ciała⁵⁶;ciężar udowodnienia powyższych przesłanek spoczywał na przewoźniku; jak widać ten system odpowiedzialności ma charakter odpowiedzialności niemal absolutnej; określenie to nie jest jednak ściśle, gdyż, jak twierdzi J. Rajski, „sugeruje absolutną niemożność zwolnienia się od odpowiedzialności”;

⁵³ J. Rajski, *Protokół gwatemalski o międzynarodowych przewozach lotniczych*, PiP 1971, z. 10, s. 568.

⁵⁴ Protokół uzupełniający konwencję warszawską o ujednolicieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zmienioną protokołem haskim z 1955 r., sporządzony w Gwatemali 8 marca 1971 r.

⁵⁵ Porównanie pojęć „wypadek” i „zdarzenie” – zob. rozdział II i III.

⁵⁶ Tak też J. Rajski, *Protokół gwatemalski o międzynarodowych...*, s. 570.

- 3) podwyższenie warszawskiego limitu odszkodowań do 1.500.000 FP (równowartość 100.000 USD), który jest limitem nieprzekraczalnym, choć podlegającym okresowej rewizji (protokół wprowadził, nieznaną dotychczas, koncepcję okresowego rewidowania granic odszkodowania);
- 4) zasądzenie określonych sum tytułem zwrotu kosztów procesowych nie jest brane pod uwagę przy stosowaniu limitów odszkodowawczych;
- 5) ustalenie górnej granicy odszkodowania za szkody powstałe wskutek opóźnienia w przewozie osób do sumy 62.500 FP (równowartość 4150 USD) na każdego pasażera, co było *novum* wprowadzonym przez protokół;
- 6) podwyższenie limitu odszkodowania za opóźnienie, utratę lub uszkodzenie bagażu (zarówno zarejestrowanego, jak i ręcznego) do 15.000 FP (równowartość 1200 USD) na podróżnego, pozostawiając kwestie dotyczące towaru bez żadnych zmian⁵⁷;
- 7) wprowadzenie zasady, według której powyższe limity odszkodowawcze były nieprzekraczalne, niezależnie od okoliczności, w jakich szkoda powstała i stopnia winy przewoźnika, a więc nawet winy umyślnej czy przestępstwa popełnionego umyślnie przez przewoźnika lub osoby za niego działające; było to nie do przyjęcia przez USA i większość państw jako sprzeczne z zasadami porządku publicznego⁵⁸;
- 8) wiele zmian dotyczących dokumentów przewozowych: możliwość wydawania zarówno indywidualnych, jak i zbiorowych dokumentów; zastąpienie pięciu wymagań, którym powinien odpowiadać bilet lotniczy, dwoma: a) określenie miejsca wylotu i miejsca przeznaczenia, b) jeżeli miejsca te są położone na obszarze tego samego państwa, a jest przewidziane jedno lub więcej lądowań na terenie innego państwa, oznaczenie miejsca jednego z tych lądowań; wyłączenie możliwości powrotu do zasady nieograniczonej odpowiedzialności przewoźnika w przypadku naruszenia postanowień dotyczących dokumentów przewozowych;
- 9) wprowadzenie piątej jurysdykcji (prawo obowiązujące w miejscu zamieszkania lub stałego pobytu pasażera) w przypadku śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera;

⁵⁷ Krytyczne uwagi co do pozostawienia kwestii dotyczącej towarów bez zmian zob. *ibidem*, s. 577.

⁵⁸ Zob. P. Dempsey, M. Milde, *International air carrier...*, s. 20.

- 10) wprowadzenie krajowych systemów uzupełniającego odszkodowania za śmierć lub uszkodzenie ciała (*supplementary compensation system*), które pozwalałyby na pokrycie szkód powyżej limitu odszkodowawczego, za ewentualną opłatą (*contribution*) z tytułu uczestnictwa w takim systemie, ustanawiając następujące warunki:
- a) wypłata takiego dodatkowego odszkodowania nie może się wiązać z nałożeniem na przewoźnika jakiegokolwiek dodatkowej odpowiedzialności;
 - b) wypłata dodatkowego odszkodowania nie może także łączyć się z jakimikolwiek obciążeniami finansowymi i administracyjnymi, poza ewentualnym pobieraniem od pasażerów, którzy chcą korzystać z tego systemu, odpowiednich opłat;
 - c) wypłata dodatkowego odszkodowania nie może stwarzać jakiegokolwiek dyskryminacji przewoźników i pasażerów, którzy powinni być uprawnieni do korzystania z tego systemu niezależnie od tego, z usług jakiego przewoźnika korzystają;
 - d) jeżeli pasażer uczestniczył w tym systemie, każda osoba, która doznała szkody na skutek jego śmierci lub uszkodzenia ciała, powinna być uprawniona do korzystania z systemu.

Dwa nowe wnioski, dotyczące krajowych systemów uzupełniającego odszkodowania oraz piątej jurysdykcji, nie znalazły się w projekcie Komitetu Prawnego ICAO, gdyż zostały one zgłoszone dopiero podczas konferencji. Ich inicjatorem były Stany Zjednoczone. Wnioski zostały zaakceptowane mimo licznych sprzeciwów państw podnoszących, że piąta jurysdykcja jest „niesprawiedliwą ochroną sądów USA”⁵⁹. Koncepcja krajowych systemów uzupełniającego odszkodowania, która miała być pewnego rodzaju kompromisem między sprzecznymi interesami państw, budziła wiele wątpliwości. Istniały obawy, że może ona doprowadzić do rozbicia jednolitości reżimu⁶⁰, zatem mieć odwrotny od zamierzonego skutek, jakim było, jest i będzie ujednolicenie przepisów dotyczących odpowiedzialności przewoźnika w międzynarodowych przewozach lotniczych. Spotykamy się ze stwierdzeniem, że konferencja w Gwatemali była „dialogiem między Stanami Zjednoczonymi a resztą świata”⁶¹. Wejście w życie protokołu było w rzeczywistości uzależnione od jego ratyfikowania przez Stany Zjed-

⁵⁹ *Ibidem*, s. 23.

⁶⁰ Zob. J. Rajski, *Protokół gwatemalski o międzynarodowych...*, s. 574.

⁶¹ P. Dempsey, M. Milde, *International air carrier...*, s. 23.