

Dorota Ambrożuk
Daniel Dąbrowski
Krzysztof Wesołowski

*Fragment książki
materiał promocyjny*

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 ujednoczona 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 |

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 wzmożenia 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. multicytryczności 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).

5. Dochodzenie roszczeń z umowy przewozu osób

5.1. Uwagi wprowadzające

Przepisy regulujące umowę przewozu osób zawierają wiele postanowień dotyczących dochodzenia roszczeń z niej wynikających. Choć niektóre sformułowane są w sposób symetryczny (działający w obie strony), w praktyce chodzi głównie o roszczenia kierowane wobec przewoźnika. Do zagadnień tych należą m.in.: legitymacja do dochodzenia roszczeń (ze względu na fakt, że umowa przewozu może być zawarta przez inny podmiot niż przez pasażera, a także ponieważ przedmiotem dochodzenia mogą być roszczenia wynikające ze śmierci pasażera), określenie przewoźnika, wobec którego można kierować roszczenia (w związku z tym, że przewóz może być wykonywany przez kilku przewoźników lub jego wykonanie może być powierzone w całości innemu przewoźnikowi niż przewoźnik umowny), specyficzny tryb dochodzenia roszczeń w postaci reklamacji (obligatoryjnej lub fakultatywnej) łącznie z instytucją zawieszenia biegu terminu przedawnienia na czas rozpatrywania reklamacji, terminy dochodzenia roszczeń, jurysdykcja. Po wejściu w życie rozporządzeń unijnych pojawiły się nowe zagadnienia, takie jak: alternatywny wobec sądowego administracyjny tryb dochodzenia roszczeń, problematyka terminów przedawnienia roszczeń wynikających z rozporządzeń unijnych. Ramy opracowania nie pozwalają jednak na całościowe pogłębione omówienie wymienionych kwestii. Stąd też niektóre z nich zostaną jedynie zasygnalizowane.

5.2. Osoby uprawnione do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych

Przepisy Kodeksu cywilnego, które regulują umowę przewozu, w tym przewozu osób (art. 774–778), nie zawierają norm dotyczących legitymacji do dochodzenia roszczeń. Stąd też, na mocy tego aktu normatywnego, roszczenia z tytułu niewykonania

lub nienależytego wykonania umowy przewozu przysługują stronie umowy przewozu, która doznała szkody na skutek niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania przez drugą stronę umowy¹.

Natomiast zgodnie z art. 75 pr. przew. legitymacja czynna do dochodzenia roszczeń od przewoźnika na drodze sądowej (po bezskutecznym wyczerpaniu drogi reklamacji, przy czym reklamację uważa się za bezskuteczną, jeżeli przewoźnik nie zapłacił dochodzonych należności w terminie trzech miesięcy od dnia doręczenia reklamacji) przysługuje: podróżnemu – z tytułu umowy przewozu osób, zabieranych przez niego rzeczy oraz z tytułu umowy przewozu przesyłek bagażowych, a w przypadku umowy grupowego przewozu osób – organizatorowi (który zawiera z przewoźnikiem taką umowę – art. 19 pr. przew.) i uczestnikom (osobom, na rzecz których została zawarta umowa grupowego przewozu osób). Organizator grupowego przewozu osób jest przy tym uprawniony do dochodzenia roszczeń z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu grupowego, umowy o przewóz przesyłki bagażowej (art. 32 pr. przew.), jak również roszczeń o różnicę należności, z wyjątkiem roszczeń przysługujących uczestnikowi. Uczestnik grupowego przewozu osób jest natomiast uprawniony do dochodzenia od przewoźnika roszczeń z tytułu szkód, różnicy należności w związku z przewozem zabranych przez siebie rzeczy oraz indywidualnie zawartej umowy przewozu przesyłki bagażowej. Przepis art. 75 pr. przew. dotyczy roszczeń dochodzonych na podstawie tej ustawy lub przepisów wydanych w jej wykonaniu i wyznacza także osoby uprawnione do występowania z reklamacją².

Nie powinno ulegać wątpliwości, że także na gruncie tych aktów prawnych, które nie przewidują instytucji grupowego przewozu osób, zawarcie takiej umowy jest możliwe na podstawie konstrukcji umowy na rzecz osoby trzeciej. Zastosowanie tej konstrukcji powoduje, że z roszczeniami wobec przewoźnika może występować nie tylko druga strona umowy, ale również pasażer jako podmiot, na rzecz którego umowa została zawarta. Wydaje się przy tym, że wyżej opisane zasady wynikające z ustawy – Prawo przewozowe mogłyby mieć posiłkowe zastosowanie w odniesieniu do analogicznych roszczeń wynikających z przewozów międzynarodowych, uregulowanych konwencjami niezawierającymi stosownych przepisów w tym zakresie. Co się zaś tyczy roszczeń wynikających z rozporządzeń unijnych, należy przyjąć, że co do zasady przysługują one wyłącznie pasażerom³, chyba że rozporządzenie wprost przyznaje je także innym podmiotom.

Oдноśnie do roszczeń związanych z uszkodzeniem ciała, rozstrojem zdrowia i śmiercią pasażera kwestia uprawnień do dochodzenia roszczeń oceniana być musi także w odniesieniu do przewozów międzynarodowych, na podstawie ogólnych zasad

¹ Por. [Czachórski, 2004, s. 324 i n.; Dybowski, 1981, s. 180; Ambrożuk, 2017a, s. 87].

² Por. [Wesołowski, 2014b, s. 359].

³ Tak np. WSA w Warszawie w wyroku z 14.12.2016 r., VII SA/Wa 462/16, w uzasadnieniu którego stwierdził, że zryczałtowane odszkodowanie, o którym mowa w art. 17 ust. 1 rozporządzenia nr 1371/2007, przysługuje pasażerowi i bez znaczenia jest przy tym, czy osoba ta sama kupiła bilet, czy też bilet kupiła jej osoba trzecia. Odszkodowanie przysługuje bowiem za opóźnienie podróży, a nie za jej opłacenie.

obowiązujących w wewnętrznym prawie cywilnym, właściwym dla danej umowy przewozu. Konwencje międzynarodowe nie regulują bowiem tego problemu bądź regulują go w sposób niepełny (np. art. 27 i 29 CIV). Jako zasadę należy przyjąć, że w przypadku uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia osobą wyłącznie legitymowaną do dochodzenia roszczeń jest pasażer, który doznał szkody. W przypadku śmierci pasażera z roszczeniami odszkodowawczymi mogą występować osoby bliskie, których krąg, w braku przepisów konwencyjnych, określają właściwe przepisy krajowe. Analogiczne rozwiązania przyjęto w rozporządzeniach unijnych. Rozporządzenie nr 181/2011 (autobusowe) w art. 7 wskazuje ponadto, że prawo do odszkodowania mają osoby, do których utrzymania pasażer był lub byłby prawnie zobowiązany.

5.3. Przewoźnicy, wobec których możliwe jest dochodzenie roszczeń

W proces wykonywania przewozu zaangażowanych jest niekiedy kilku przewoźników tej samej gałęzi transportu. Chodzi zarówno o sytuacje, w których wielu przewoźników realnie uczestniczy w przewozie, jak i o sytuacje, w których zawarto wiele umów dotyczących jednej operacji transportowej, ale cały przewóz wykonywany jest przez jednego przedsiębiorcę. Powstaje zatem problem wskazania przewoźników, wobec których możliwe jest wystąpienie z roszczeniem odszkodowawczym z tytułu szkód powstałych w związku z przewozem.

W prawie przewozowym zostały wykształcone różne rodzaje przewozów angażujących kilku przewoźników. Generalnie rzecz ujmując, chodzi o przewozy z udziałem podwykonawcy (-ów) i tzw. przewozy sukcesywne. Te pierwsze polegają na zawarciu przez przewoźnika, który przyjął na siebie zobowiązanie do przewozu osób, kolejnej umowy przewozu z innym przewoźnikiem i powierzeniu mu na jej podstawie wykonania przewozu na całości lub części trasy. Umowa ta w świetle przepisów przewozowych jest samodzielną umową przewozu, odrębną w stosunku do pierwotnie zawartej umowy przewozu. Niekiedy w odniesieniu do pierwszego przewoźnika i przewoźnika podwykonawcy używa się odpowiednio, niezbyt precyzyjnych, określeń „przewoźnik umowny” i „przewoźnik faktyczny”. Z kolei przewozy sukcesywne wykonywane są przez kolejnych (sukcesywnych) przewoźników na podstawie tej samej umowy przewozu. Przyjmuje się, co do zasady, że przewoźnicy sukcesywni ponoszą odpowiedzialność solidarną (niekiedy kwalifikowaną jako odpowiedzialność *in solidum*) wobec osoby uprawnionej za wykonanie całego przewozu. Oba rodzaje przewozów są znane zarówno prawu wewnętrznemu, jak i regulacjom konwencyjnym.

Przepisy prawa polskiego regulują przewozy na zasadzie podwykonawstwa w art. 5 pr. przew. Z przepisu tego wynika przyzwolenie na powierzenie przez przewoźnika wykonania w całości lub w części przewozu innemu przewoźnikowi oraz to, że za działania lub zaniechania tego przewoźnika odpowiada on jak za swoje własne

czynny. Przepis nie przewiduje solidarnej odpowiedzialności przewoźnika-podwykonawcy wraz z pierwszym przewoźnikiem za szkody spowodowane przez podwykonawcę. Brak też postanowienia, które umożliwiłoby bezpośrednie dochodzenie roszczeń wobec przewoźnika-podwykonawcy. W związku z tym osoba uprawniona może wytoczyć powództwo wyłącznie przeciwko pierwszemu przewoźnikowi. Ten z kolei może dochodzić roszczeń wobec podwykonawcy. Dochodzenie roszczeń wobec podwykonawców możliwe jest jednak w sytuacji, gdy działanie takiego przewoźnika nosiłoby znamiona czynu niedozwolonego.

Odmienne kwestia ta unormowana została w prawie międzynarodowym. Konwencja montrealaska wprawdzie także reguluje osobno przewozy na zasadzie upoważnienia udzielonego przez przewoźnika umownego i przewozy sukcesywne, ale w przeciwieństwie do prawa polskiego przewiduje solidarną odpowiedzialność przewoźnika umownego i przewoźnika faktycznego (podwykonawcy), dając tym samym prawo bezpośredniego dochodzenia roszczeń wobec podwykonawcy. Takie unormowanie było znane prawu lotniczemu już wcześniej, zostało bowiem przewidziane konwencją z Guadalajara z 1962 r., uzupełniającą konwencję warszawską.

Także międzynarodowe prawo kolejowe, po zmianach dokonanych Protokołem wileńskim, wzorem prawa lotniczego przewiduje solidarną odpowiedzialność przewoźnika umownego i przewoźnika faktycznego (podwykonawcy) za szkody spowodowane przez tego ostatniego – art. 27 § 4 CIV, dając tym samym prawo bezpośredniego dochodzenia roszczeń wobec podwykonawcy.

Rozwiązaniem nieznanym innym konwencjom jest jednak ograniczenie czasowe dotyczące wytaczania powództw przeciwko poszczególnym przewoźnikom. Jeżeli powód ma do wyboru kilku przewoźników, jego prawo wyboru wygasa z chwilą wytoczenia powództwa przeciwko jednemu z tych przewoźników. Powyższą zasadę stosuje się, gdy powód ma wybór między jednym lub kilkoma przewoźnikami a przewoźnikiem podwykonawcą. Taka regulacja stawia pod znakiem zapytania solidarny charakter odpowiedzialności przewoźników.

Możliwość bezpośredniego dochodzenia roszczeń wobec przewoźnika faktycznego przewiduje także konwencja ateńska oraz rozporządzenia unijne.

5.4. Tryb dochodzenia roszczeń

5.4.1. Postępowanie sądowe. Jurysdykcja

Podstawowym trybem dochodzenia roszczeń przez osoby uprawnione jest tryb sądowy, regulowany przepisami proceduralnymi państwa sądu, w tym przepisami wyznaczającymi właściwość sądu. Jednakże w przypadku międzynarodowych konwencji przewozowych należy pamiętać o zawartych w nich przepisach jurysdykcyjnych, wskazujących, sąd którego państwa jest właściwy do rozstrzygnięcia sporu. Przepisy o jurysdykcji nie regulują natomiast właściwości miejscowej sądów

danego państwa. Ta kwestia powinna być rozstrzygana na podstawie przepisów proceduralnych obowiązujących w danym kraju.

Na gruncie przepisów ujednoczonych (CIV) (art. 57) powództwa sądowe można wytoczyć tylko przed sądami państw-stron konwencji, wyznaczonych za wspólnym porozumieniem przez strony, lub przed sądem państwa, na którego terytorium pozwany ma miejsce stałego zamieszkania lub stałego pobytu, ma stałą siedzibę, główną siedzibę, filię lub agencję, za pośrednictwem której została zawarta umowa przewozu. Powództwa nie można wytoczyć przed innymi sądami. Jeżeli powództwo sądowe zostało już tak wytoczone lub jeżeli w takim sporze został wydany wyrok, to nie może być wytoczone żadne nowe powództwo sądowe z tej samej przyczyny między tymi samymi stronami, chyba że wyrok sądu, przed którym zostało wytoczone pierwsze powództwo, nie mógłby być wykonany w państwie, w którym jest wytoczone nowe powództwo.

W przypadku konwencji montrealskiej (art. 33) powództwo w sprawie odszkodowania należy wnieść, według wyboru powoda, na terytorium jednego z państw-stron bądź do sądu miejsca zamieszkania przewoźnika lub głównej siedziby jego przedsiębiorstwa, albo miejsca, gdzie posiada on placówkę, za pośrednictwem której została zawarta umowa, bądź do sądu miejsca przeznaczenia przewozu. W przypadku szkody spowodowanej przez śmierć albo uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia pasażera powództwo można wnieść do jednego z sądów wyżej określonych albo do sądu na terytorium jednego z państw stron, w którym w czasie wypadku pasażer miał główne i stałe miejsce zamieszkania, i do którego lub z którego przewoźnik wykonuje loty bądź własnymi statkami powietrznymi, bądź zgodnie z umową handlową statkami powietrznymi innego przewoźnika, a w którym przewoźnik prowadzi działalność w zakresie przewozu lotniczego pasażerów, korzystając z pomieszczeń wynajmowanych lub posiadanych przez niego lub przez innego przewoźnika, z którym ma umowę handlową (umowę inną niż umowa agencyjna, zawartą między przewoźnikami i dotyczącą ich wspólnych usług przewozu lotniczego pasażerów). Określając główne lub stałe miejsce zamieszkania pasażera, należy wziąć pod uwagę określone i stałe miejsce pobytu pasażera w czasie wypadku. Obywatelstwo takiego pasażera nie ma znaczenia.

W przypadku konwencji ateńskiej jurysdykcję wyznacza postanowienie art. 17, zgodnie z którym powództwo powinno w zależności od wyboru powoda być wniesione do jednego z niżej wymienionych sądów, pod warunkiem że sąd ten ma swą siedzibę w państwie-stronie konwencji:

- a) do sądu miejsca stałego pobytu lub głównej siedziby pozwanego albo
- b) do sądu miejsca wyjazdu lub miejsca przeznaczenia zgodnie z umową przewozu, albo
- c) do sądu w państwie zamieszkania lub stałego pobytu powoda, jeżeli pozwany ma w tym państwie przedsiębiorstwo i podlega jurysdykcji tego państwa, albo
- d) do sądu państwa, w którym zawarta została umowa przewozu, jeżeli pozwany ma w tym państwie przedsiębiorstwo i podlega jurysdykcji tego państwa.

Jednakże po powstaniu wypadku, który spowodował szkodę, strony mogą uzgodnić, że roszczenie o odszkodowanie zostanie wniesione do dowolnego sądu lub będzie poddane arbitrażowi. W świetle powyższego postanowienia jako nieskuteczne należy uznać spotykane w praktyce klauzule zawarte w treści biletu, uniemożliwiające pasażerowi wybór jurysdykcji spośród wyżej wymienionych. Umowa o jurysdykcję jest możliwa po zajściu zdarzenia powodującego szkodę⁴.

W odniesieniu do rozporządzeń unijnych, określając jurysdykcję, należy uwzględnić postanowienia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2012 z 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych⁵. Należy jednak pamiętać, że sekcja 4-tego rozporządzenia, poświęcona jurysdykcji w sprawach dotyczących umów konsumenckich, nie znajduje zastosowania do umów przewozu, z wyjątkiem umów przewidujących w zamian za cenę ryczałtową połączone świadczenia przewozu i noclegu (art. 17 ust. 3).

5.4.2. Dochodzenie praw wynikających z rozporządzeń unijnych – skargi

Obok możliwości dochodzenia roszczeń przed sądami pasażerowie mogą składać skargi do organów administracji na naruszenie praw przyznanych im rozporządzeniami unijnymi. Rozporządzenia nałożyły bowiem na państwa członkowie obowiązek wyznaczenia takich organów krajowych (art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004, art. 14 ust. 1 rozporządzenia nr 1107/2006, art. 30 ust. 1 rozporządzenia nr 1371/2007, art. 25 ust. 1 rozporządzenia nr 1177/2010, art. 28 ust. 1 rozporządzenia nr 181/2011). Ich zadaniem jest czuwanie nad przestrzeganiem i egzekwowaniem praw pasażerów przyznanych rozporządzeniami, a nakładane przez nie sankcje powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające. Polski prawodawca nie zdecydował się na powołanie jednego organu, lecz kompetencje w tym zakresie powierzył wielu organom, i to nie tylko na podstawie ustaw, lecz także aktów normatywnych niższego rzędu, jakimi są rozporządzenia. Stąd też kwestia ustalenia właściwego organu, do którego należy wnieść skargę, również może nastęrczać trudności. Ma to miejsce szczególnie w tych gałęziach transportu, gdzie powołano wiele organów. Organami takimi są:

- 1) w zakresie naruszenia rozporządzeń lotniczych⁶, na podstawie art. 205a pr. lot.
– Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego;

⁴ Zob. [Dragun-Gertner, 2017, s. 670].

⁵ Dz.Urz. UE L 351 z 20.12.2012 r., s. 1, ze zm.

⁶ Rozporządzenia nr 261/2004, rozporządzenia nr 1107/2006 oraz rozporządzenia nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE (Dz.Urz. UE L 344 z 27.12.2005 r., s. 15).

- 2) w zakresie naruszenia rozporządzenia kolejowego nr 1371/2007, na podstawie art. 13 ust. 1b pkt 1 ustawy z 28 marca 2008 r. o transporcie kolejowym⁷ – Prezes Urzędu Transportu Kolejowego;
- 3) w zakresie naruszenia rozporządzenia żeglugowego nr 1177/2010:
 - w transporcie morskim, na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 10 września 2013 r. w sprawie określenia dyrektora Urzędu Morskiego właściwego do rozpatrywania skarg w sprawie naruszeń praw pasażerów podróżujących drogą morską⁸, w zakresie swojej właściwości terytorialnej, odpowiednio – Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni i Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, przy czym ten ostatni rozpatruje także skargi pasażerów z terytorialnej właściwości Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku,
 - w żegludze śródlądowej, na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 10 września 2013 r. w sprawie określenia dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego do rozpatrywania skarg w sprawie naruszeń praw pasażerów podróżujących drogą wodną śródlądową⁹ – Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie,
 - w zakresie kontroli organizatorów turystyki lub przedsiębiorców ułatwiających nabywanie powiązanych usług turystycznych, zgodnie z przepisem art. 30 ust. 4 ustawy z 24 listopada 2017 r. o imprezach turystycznych i powiązanych usługach turystycznych¹⁰ – marszałek województwa właściwy ze względu na siedzibę przedsiębiorcy turystycznego lub adres zamieszkania przedsiębiorcy turystycznego;
- 4) w zakresie naruszenia rozporządzenia autobusowego nr 181/2011 – organy wskazane w art. 82b i 82c ustawy z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym¹¹:
 - w przewozach regularnych w krajowym transporcie drogowym oraz w przewozach regularnych w transporcie drogowym realizowanych w strefie transgranicznej¹², zgodnie z ustawą z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym¹³ – organizator publicznego transportu zbiorowego, w rozumieniu art. 7 ust. 1 tej ustawy, tj.:
 - wójt, burmistrz albo prezydent, gdy organizatorem jest gmina,

⁷ Tekst jedn. Dz.U. z 2017 r. poz. 2117 ze zm.

⁸ Dz.U. z 2013 r. poz. 1073.

⁹ Dz.U. z 2013 r. poz. 1072.

¹⁰ Dz.U. poz. 2361.

¹¹ Tekst jedn. Dz.U. z 2017 r. poz. 2200 ze zm.

¹² Strefa transgraniczna to obszar co najmniej jednej gminy, powiatu lub co najmniej jednego województwa, na którym operator publicznego transportu zbiorowego świadczy usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, położony bezpośrednio przy granicy Rzeczypospolitej Polskiej i obszar odpowiedzialnej jednostki administracyjnej położonej poza granicą Rzeczypospolitej Polskiej na terytorium sąsiedniego państwa.

¹³ Tekst jedn. Dz.U. z 2017 r. poz. 2136 ze zm.

- zarząd związku międzygminnego, gdy organizatorem jest związek międzygminny,
- prezydent miasta na prawach powiatu, gdy organizatorem jest miasto na prawach powiatu,
- starosta, gdy organizatorem jest powiat,
- zarząd związku powiatów, gdy organizatorem jest związek powiatów,
- zarząd związku powiatowo-gminnego, gdy organizatorem jest związek powiatowo-gminny,
- zarząd związku metropolitalnego, gdy organizatorem jest związek metropolitalny,
- marszałek województwa, gdy organizatorem jest województwo,
- wojewoda, gdy przewozy są realizowane w formie samorządowego zakładu budżetowego,
- w przewozach regularnych w międzynarodowym transporcie drogowym organ, o którym mowa w przepisie art. 18 ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy o transporcie drogowym, czyli Główny Inspektor Transportu Drogowego,
- w przypadku skarg na podmiot zarządzający dworcem – marszałek województwa, na obszarze którego jest zlokalizowany dworzec, wyznaczony do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej sprawności ruchowej, albo wojewoda, gdy dworzec stanowi własność samorządu województwa,
- w zakresie kontroli organizatorów turystyki lub przedsiębiorców ułatwiających nabywanie powiązanych usług turystycznych, zgodnie z przepisem art. 30 ust. 5 ustawy z 24 listopada 2017 r. o imprezach turystycznych i powiązanych usługach turystycznych – marszałek województwa właściwy ze względu na siedzibę przedsiębiorcy turystycznego lub adres zamieszkania przedsiębiorcy turystycznego.

Mając na uwadze wielość organów, które w praktyce są uprawnione do rozpatrywania podobnych w istocie skarg pasażerów, choć korzystają oni z różnych gałęzi transportu, trudno nie oprzeć się wrażeniu, że mamy tu do czynienia z nadregulacją, która negatywnie wpływa na efektywność prawa¹⁴. Należałoby zatem dążyć do ustanowienia jednego organu właściwego do rozpatrywania skarg pasażerów na nieprzestrzeganie postanowień rozporządzeń, którym – jak to pierwotnie zakładano – mógłby być Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów [Wesołowski 2014a, s. 411; Ambrożuk, 2015, s. 160], a przynajmniej do ograniczenia liczby tych organów tak, aby skargi w zakresie danej gałęzi transportu rozpatrywał jeden organ.

Wniesienie przez pasażera skargi na naruszenie jego praw przyznaných rozporządzeniem do odpowiedniego organu administracyjnego jest najczęściej poprzedzone

¹⁴ Na temat efektywności ochrony praw pasażerów patrz [Ambrożuk, 2018, s. 11–26].

koniecznością złożenia skargi (reklamacji) do samego przewoźnika lub zarządcy czy operatora terminalu lub portu.

I tak, zgodnie z art. 15 rozporządzenia nr 1107/2006 w sprawie praw osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą osoba taka, która uzna, że doszło do naruszenia jej praw wynikających z rozporządzenia, może to zgłosić zarządzającemu portem lotniczym lub przewoźnikowi. Jeżeli w ten sposób nie uzyska zadośćuczynienia, może złożyć skargę do organu powołanego przez dane państwo członkowskie, czyli w Polsce do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, do którego na podstawie art. 205a pr. lot. – jak już wskazano – można wnosić również skargi na naruszenie przepisów rozporządzeń nr 261/2004 i nr 2111/2005. Do skarg składanych na naruszenie tych rozporządzeń pasażer, zgodnie z przepisem art. 205b ust. 3 pr. lot., powinien dołączyć: kopię reklamacji skierowanej do przewoźnika¹⁵, kopię odpowiedzi przewoźnika na reklamację albo oświadczenie, że nie została ona udzielona w terminie określonym w umowie przewozu lub regulaminie przewozu, kopię potwierdzonej rezerwacji na dany lot, oświadczenie o zgodności kopii wymienionych dokumentów z oryginałem. Jednocześnie w ust. 4 tego artykułu ustawodawca wskazał, że skargę można złożyć nie wcześniej niż po upływie 30 dni od dnia złożenia reklamacji u przewoźnika, chyba że umowa przewozu lub regulamin przewozu określa krótszy termin do rozpatrzenia reklamacji.

Odnosnie do rozporządzenia nr 1371/2007 (kolejowego) jego art. 27 stanowi, że przedsiębiorstwa kolejowe we współpracy ze sprzedawcami biletów ustanawiają mechanizmy rozpatrywania skarg, przy czym pasażerowie mogą składać skargi do któregośkolwiek przedsiębiorstwa kolejowego świadczącego daną usługę lub do odpowiedniego sprzedawcy biletów. Adresat skargi powinien udzielić pasażerowi na nią odpowiedzi wraz z uzasadnieniem w ciągu 20 dni lub w usprawiedliwionych przypadkach poinformować o terminie, w jakim pasażer może spodziewać się na nią odpowiedzi. Termin ten nie może być jednak dłuższy niż trzy miesiące od daty złożenia skargi. Wniesienie takiej skargi (reklamacji) powinno poprzedzać złożenie skargi do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, gdyż zgodnie z przepisem art. 14a ust. 5 u.t.k. do skargi składanej do Prezesa UTK pasażer powinien dołączyć m.in. kopię skargi lub reklamacji skierowanej do przewoźnika kolejowego¹⁶, operatora

¹⁵ Z postanowienia 7.1. Wytycznych interpretacyjnych Komisji dotyczących rozporządzenia nr 261/2004 oraz rozporządzenia nr 2027/97 zmienionego rozporządzeniem nr 889/2002 wynika, że skargi pasażerów do krajowego organu odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów ww. rozporządzeń powinny być składane jedynie wtedy, gdy pasażer złożył uprzednio skargę do przewoźnika lotniczego i nie zgadza się z jego odpowiedzią lub w przypadku braku satysfakcjonującej odpowiedzi od przewoźnika lotniczego.

¹⁶ Należy jednak zauważyć, że z pkt 8.1 Wytycznych interpretacyjnych Komisji do rozporządzenia nr 1371/2007 wynika, że jedynie zaleca się, aby skargi były w pierwszej kolejności kierowane do przedsiębiorstwa kolejowego. W takim wypadku organ krajowy odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów ww. rozporządzenia działa jako organ drugiej instancji w przypadkach, gdy pasażer nie jest zadowolony z rozwiązania zaproponowanego przez przedsiębiorstwo kolejowe, zarządcę stacji lub sprzedawcę biletów, lub gdy pasażer nie otrzymał odpowiedzi. Jeżeli nie wniesiono skargi lub wniosku do przedsiębiorstwa kolejowego, zarządy stacji lub sprzedawcy biletów, organ krajowy działa jako organ pierwszej instancji.

stacji pasażerskiej, sprzedawcy biletów, organizatora turystyki lub pośrednika turystycznego w rozumieniu ustawy o usługach turystycznych oraz odpowiedź tego podmiotu na skargę lub reklamację, o ile odpowiedź taka została udzielona. Ponadto powinien dołączyć bilet na daną trasę, a w przypadku biletu elektronicznego – dane umożliwiające identyfikację warunków zawartej umowy przewozu, w szczególności numer biletu, datę i godziny przewozu oraz rodzaj pociągu, lub potwierdzenie rezerwacji, jak również inne istotne dokumenty potwierdzające naruszenie prawa pasażerów w ruchu kolejowym.

Również art. 24 rozporządzenia nr 1177/2010 (żeglugowego) nakazuje przewoźnikom i operatorom terminali utworzenie lub stosowanie istniejących mechanizmów rozpatrywania skarg dotyczących praw i obowiązków przewidzianych tym rozporządzeniem. Pasażer, który chce wnieść skargę do przewoźnika lub operatora terminalu, składa ją w terminie dwóch miesięcy od dnia, w którym wykonana została usługa lub w którym powinna być ona zostać wykonana. Przewoźnik lub operator terminalu w ciągu miesiąca powinien powiadomić pasażera o uznaniu skargi, jej oddaleniu albo o tym, że jest ona w dalszym ciągu rozpatrywana. Termin na rozpatrzenie skargi nie może być jednak dłuższy niż dwa miesiące od dnia jej otrzymania. Ponadto art. 25 ust. 3 rozporządzenia nr 1177/2010 przewiduje wprost, że państwo członkowskie może postanowić, że:

- a) na pierwszym etapie pasażer wnosi skargę na podstawie rozporządzenia do przewoźnika lub operatora terminalu, lub
- b) krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów rozporządzenia lub inny odpowiedni organ wyznaczony przez państwo członkowskie działa jako instancja odwoławcza w odniesieniu do skarg dotyczących sporów, które nie zostały rozwiązane na podstawie art. 24, czyli nie zostały rozwiązane na podstawie uprzednio wniesionej skargi do przewoźnika lub operatora terminalu.

Na podstawie art. 9a ustawy z 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej¹⁷ pasażer, który nie jest zadowolony ze sposobu rozpatrzenia przez przewoźnika lub operatora terminalu skargi, o której mowa w art. 24 rozporządzenia żeglugowego, lub nie uzyska on odpowiedzi na taką skargę, może wnieść skargę do dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 9 ust. 2f tej ustawy, czyli do Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie. Do skargi takiej pasażer dołącza: kopię skargi skierowanej do przewoźnika lub operatora terminalu; kopię odpowiedzi na taką skargę albo oświadczenie, że odpowiedź nie została udzielona w terminie wskazanym w rozporządzeniu żeglugowym, a także kopię biletu lub potwierdzonej rezerwacji na daną trasę. Analogiczne rozwiązanie przewiduje także przepis art. 43a ustawy z 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej¹⁸ w odniesieniu do skarg wnoszonych do Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie albo do Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku.

¹⁷ Tekst jedn. Dz.U. z 2017 r. poz. 2128 ze zm.

¹⁸ Tekst jedn. Dz.U. z 2017 r. poz. 2205 ze zm.

W przypadku rozporządzenia nr 181/2011 (autobusowego) art. 26 stanowi, że przewoźnicy opracowują lub stosują istniejący mechanizm rozpatrywania skarg odnoszących się do praw i obowiązków określonych w tym rozporządzeniu. Zgodnie z jego art. 27 skargę taką pasażer składa w ciągu trzech miesięcy od dnia, w którym usługa regularna¹⁹ została wykonana lub w którym usługa regularna powinna była zostać wykonana. Przewoźnik ma miesiąc od dnia wpłynięcia skargi na jej uznanie, oddalenie albo poinformowanie pasażera o dalszym rozpatrywaniu skargi. Ostateczna odpowiedź nie może jednak zostać udzielona później niż w terminie trzech miesięcy od dnia wpłynięcia skargi. W myśl art. 28 ust. 3 rozporządzenia, analogicznie jak w przypadku rozporządzenia żeglugowego, państwo członkowskie może postanowić, że na pierwszym etapie pasażer wnosi skargę do przewoźnika – w takim przypadku krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów rozporządzenia lub inny odpowiedni organ wyznaczony przez państwo członkowskie działa jak instancja odwoławcza od skarg, które nie zostały rozstrzygnięte z zastosowaniem art. 27 rozporządzenia (tj. skarg wnoszonych do przewoźników).

Ustawodawca polski zdecydował się na powyższe rozwiązanie. Przepis art. 82b u.t.d. stanowi bowiem, że pasażer może wnieść do właściwego organu krajowego skargę na naruszenie przez przewoźnika drogowego przepisów rozporządzenia autobusowego dopiero wówczas, gdy został zawiadomiony przez przewoźnika drogowego o nieuwzględnieniu wniesionej do niego skargi na podstawie art. 27 rozporządzenia autobusowego albo nie uzyskał odpowiedzi na taką skargę w określonym terminie. Do skargi wnoszonej do krajowego organu administracyjnego pasażer powinien dołączyć: kopię skargi skierowanej do przewoźnika drogowego, kopię odpowiedzi na tę skargę albo oświadczenie, że odpowiedź nie została udzielona w terminie określonym w rozporządzeniu, kopię biletu lub potwierdzonej rezerwacji na daną trasę, inne dokumenty potwierdzające naruszenie przepisów rozporządzenia autobusowego.

Niezależnie od skargi składanej na przewoźnika drogowego na podstawie przepisu art. 82c u.t.d. pasażer jest uprawniony do złożenia skargi na niewłaściwe wykonywanie obowiązków wynikających z rozporządzenia autobusowego przez podmiot zarządzający dworcem. Do skargi pasażer dołącza kopię biletu lub potwierdzonej rezerwacji na daną trasę oraz dokumenty potwierdzające niewłaściwe wykonywanie obowiązków przez ten podmiot.

Wskazane regulacje dotyczące trybu wnoszenia skarg w poszczególnych gałęziach transportu wykazują daleko idące podobieństwo. Występujące w nich różnice nie znajdują żadnego uzasadnienia. Stąd także w tym zakresie należałoby dążyć do ich ujednolicenia.

W rozporządzeniach wskazano również, że wniesienie przez pasażerów skarg do odpowiedniego organu administracyjnego czuwającego nad przestrzeganiem ich

¹⁹ Zgodnie z art. 3 lit. a rozporządzenia autobusowego przez usługi regularne należy rozumieć usługi polegające na przewozie osób autobusem lub autokarem w określonych odstępach czasu i na określonych trasach, przy czym pasażerowie są zabierani z określonych z góry przystanków i dowożeni na z góry określone przystanki.

praw wynikających z rozporządzeń, nie narusza praw pasażerów do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych przed sądami, zgodnie z krajowymi procedurami²⁰.

Przewidziana rozporządzeniami unijnymi możliwość wniesienia przez pasażerów skarg na naruszenia przyznanych im tymi rozporządzeniami praw do powołanych w tym celu krajowych organów administracji, która miała na celu wzmocnienie sytuacji prawnej pasażerów, paradoksalnie ją skomplikowała. W realiach polskich powstał bowiem problem z ustaleniem wzajemnych relacji między kompetencjami sądów i organów administracji.

Przykładem były problemy z dochodzeniem przez pasażerów od przewoźników lotniczych zryczałtowanych odszkodowań przewidzianych art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, wywołane brzmieniem art. 205b ust. 1 pr. lot., w świetle którego Prezes ULC, w razie wniesienia skargi przez pasażera, orzeka w drodze decyzji administracyjnej o naruszeniu prawa przez przewoźnika albo o braku takiego naruszenia. Jeżeli jednak Prezes ULC wyda decyzję stwierdzającą naruszenie prawa, określa zakres naruszenia i nakłada karę pieniężną przewidzianą art. 209b ust. 1 pr. lot., a także – w razie stwierdzenia naruszenia postanowień rozporządzenia nr 261/2004 o prawie pasażera do zryczałtowanego odszkodowania – obowiązek i termin usunięcia tego naruszenia. Wniesienie skargi do Prezesa ULC nie uchybia przy tym postanowieniu art. 12 rozporządzenia, zgodnie z którym rozporządzenie to nie narusza praw pasażerów do dochodzenia dalszego odszkodowania, a odszkodowanie przyznane na podstawie rozporządzenia może zostać potrącone z takiego odszkodowania (art. 16 ust. 2 rozporządzenia). W świetle powyższego niektóre sądy uznały, że wyłączną kompetencję do rozstrzygnięcia o tym odszkodowaniu ma Prezes ULC [tak np. SR dla m.st. Warszawy w Warszawie w orzeczeniu z 26 marca 2013 r., II C 562/13 (LEX nr 1733542), czy SO w Warszawie w postanowieniu z 19 września 2013 r., V Cz 3117/13 (LEX 1721717)]. Inne sądy przyjmowały, że Prezes ULC nie ma uprawnień do orzekania o wymienionym zryczałtowanym odszkodowaniu, a ma jedynie kompetencje do stwierdzania naruszeń tego rozporządzenia i nakładania kar administracyjnych [SR w Warszawie, orzeczenie z 25 maja 2013 r., II C 620/13 (LEX nr 1733541)]. Jeszcze inne uważały, że zachodzi tu tzw. względna niedopuszczalność drogi sądowej, tzn. pasażer może wybrać między złożeniem skargi do Prezesa ULC a wniesieniem pozwu do sądu, ale złożenie skargi do organu administracyjnego uniemożliwia skuteczne wystąpienie do sądu z pozwem o zryczałtowane odszkodowanie. Kwestię tę rozstrzygnął dopiero Sąd Najwyższy w uchwale z 7 lutego 2014 r.²¹, orzekając, że w sprawie, w której pasażer domaga się od przewoźnika lotniczego odszkodowania za opóźniony lot na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, zachodzi przemienność drogi postępowania przed sądami powszechnymi lub przed Prezesem ULC²². Pasażer może zatem wedle swego

²⁰ Tak art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004, art. 21 rozporządzenia żeglugowego, art. 27 rozporządzenia autobusowego.

²¹ Uchwała SN w sprawie III CZP 113/13, wraz z uzasadnieniem, <http://www.sn.pl/sites/orzecznictwo/orzeczenia2/iii%20czp%20113-13.pdf> (dostęp: 31.03.2017 r.).

²² Szerzej na temat przemienności drogi postępowania i skutków prawnych z nią związanych patrz [Ambrożuk, 2017b, s. 48–60].

wyboru wnieść skargę do Prezesa ULC lub wnieść powództwo do sądu powszechnego, przy czym wybór jednej z tych dróg dochodzenia zryczałtowanego odszkodowania nie wyklucza możliwości zastosowania drugiej drogi. Oba postępowania mogą się zatem toczyć równolegle. Co więcej, istnieje również możliwość zmiany obranej drogi w dowolnym momencie dochodzenia roszczeń. Takie stanowisko, choć na pierwszy rzut oka korzystne dla pasażerów, rodzi problemy jurystyczne. Problemem jest już sam fakt równoległych postępowań w tej samej sprawie. Dochodzi do niepotrzebnego zaangażowania organów państwa, generującego zbędne koszty. Większym jednak problemem jest możliwość wydania w tej samej sprawie dwóch orzeczeń. Podważa to autorytet państwa, może też rodzić subiektywne poczucie niesprawiedliwości. Wydanie sprzecznych ze sobą orzeczeń może być przy tym skutkiem nie tylko odmiennych ustaleń faktycznych czy różnych ocen prawnych, ale również konsekwencją odmiennych procedur, zwłaszcza reguł dowodowych (zasada aktywności dowodowej organu administracyjnego i zasada kontradiktoryjności w postępowaniu sądowym). Także wydanie dwóch zgodnych orzeczeń może wywoływać negatywne konsekwencje. Kreuje bowiem dwa odrębne tytuły egzekucyjne, które mogą stanowić, po nadaniu im klauzuli wykonalności, podstawę wszczęcia egzekucji²³. Rozwiązanie powyższych problemów na gruncie aktualnych przepisów jest trudne, co wynika z faktu, że obowiązujące w Polsce procedury (cywilnoprawna i administracyjna) tworzone były przy założeniu rozłącznego unormowania kompetencji organów sądowych i administracyjnych do orzekania w danym rodzaju spraw. Rozłączność i wyłączność kompetencji powoduje, że w przepisach proceduralnych brak jest zasadniczo postanowień niedopuszczających do wszczęcia postępowania danego rodzaju w sytuacji, gdy w tej samej sprawie, między tymi samymi stronami, toczy się postępowanie innego rodzaju bądź zostało już wydane orzeczenie w tym innym rodzaju postępowania (por. postanowienie SN z 20 października 1997 r., II KKN 566/97, Legalis nr 31700, zgodnie z którym ani decyzja administracyjna, ani orzeczenie administracyjne nie stanowi prawomocnego osądzenia sprawy w rozumieniu art. 366 k.p.c. i nie korzysta na równi z powagi rzeczy osądzonej, a w konsekwencji nie może stanowić podstawy odrzucenia pozwu na podstawie art. 199 § 1 pkt 2 k.p.c.). Unormowane przepisami proceduralnymi instytucje *lis pendens* i *res iudicata* odnoszą się do postępowań i orzeczeń wydanych w tej samej sprawie między tymi samymi stronami w postępowaniach tego samego rodzaju.

Zachodzi zatem potrzeba dokonania zmian w polskim ustawodawstwie, o których wspomniał Sąd Najwyższy w uzasadnieniu uchwały z 7 lutego 2014 r. Wskazówki w tym zakresie daje wyrok TSUE z 17 marca 2016 r. w połączonych sprawach C-145/15 Ruijssenaars i inni oraz C-146/15 Dees-Erf (ECLI:EU:C:2016:187), w którym Trybunał stwierdził, że art. 16 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że wyznaczony przez każde państwo członkowskie na podstawie art. 16 ust. 1 tego rozporządzenia organ, do którego wpłynęła indywidualna skarga pasażera, po tym, jak przewoźnik lotniczy odmówił wypłacenia mu odszko-

²³ Kwestie, o których mowa, stanowią jedynie wycinek problemów spowodowanych tzw. multicentrycznością regulacji umowy przewozu osób. Bliżej na ten temat patrz [Wesołowski, 2016, s. 201–215].

dowania przewidzianego w art. 7 ust. 2 ww. rozporządzenia, nie ma obowiązku stosowania środków przymusu wobec danego przewoźnika lotniczego w celu przymuszenia go do wypłaty wspomnianego odszkodowania. W świetle powyższego rozstrzygnięcia nie jest konieczne takie ukształtowanie w prawie wewnętrznym poszczególnych państw członkowskich kompetencji wyznaczonego organu administracyjnego, aby rozstrzygał on kwestie indywidualnych roszczeń pasażerskich²⁴. Obowiązku takiego nie nakłada ww. art. 16 rozporządzenia nr 261/2004, a użyte w ust. 3 tego artykułu pojęcie „sankcje” należy interpretować jako środki podejmowane w reakcji na stwierdzone naruszenia tegoż rozporządzenia, w ramach nadzoru o charakterze ogólnym, a nie w każdym indywidualnym przypadku, na co wskazuje motyw 21 rozporządzenia. Taka wykładnia zapewnia spójność rozdziału kompetencji między sądami a Prezesem ULC. Wbrew pozorom nie pogarsza też sytuacji prawnej pasażerów. Roszczenia, o których mowa, nie wymagają zwiększonej aktywności dowodowej, w szczególności dowodu na okoliczność poniesionej szkody. Ich wysokość pozwala przy tym na skorzystanie z uproszczonych form dochodzenia roszczeń, w tym także w zakresie rozwiązywania sporów o transgranicznym charakterze z wykorzystaniem postanowień rozporządzenia (WE) nr 861/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 11 lipca 2007 r. ustanawiającego europejskie postępowanie w sprawie drobnych roszczeń (Dz.Urz. UE L 199 z 31.07.2007 r., s. 1), na co zwrócił uwagę Rzecznik Generalny Yves Bota w opinii z 14 stycznia 2016 r. (ECLI: EU:C:2016:12).

Ten kierunek zmian znajduje także odzwierciedlenie w projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze²⁵. Zgodnie z projektem wyeliminowano by istniejący obecnie tryb indywidualnej skargi, który zostałyby zastąpiony postępowaniem mediacyjnym. Jednocześnie bowiem, mając na uwadze dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/11/ UE z 21 maja 2013 r. w sprawie alternatywnych metod rozstrzygania sporów konsumenckich oraz zmiany rozporządzenia (WE) nr 2006/2004 i dyrektywy 2009/22/WE (Dz.Urz. UE L 165 z 18.06.2013 r., s. 63), projekt przewiduje powołanie instytucji Rzecznika Praw Pasażera (powoływanego i odwoływanego przez Prezesa ULC), który na wniosek pasażera (którym niekoniecznie musi być konsument) prowadziłby bezpłatne, korespondencyjne postępowanie mediacyjne między pasażerem a przewoźnikiem lotniczym lub organizatorem wycieczki. Wszczęcie takiego postępowania, do którego nie znajdowałyby zastosowania przepisy Kodeksu postępowania cywilnego, przerywałoby bieg terminu przedawnienia roszczeń majątkowych, o których mowa w art. 118 k.c.

²⁴ Por. też pkt 7.1 Zawiadomienia 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 889/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.Urz. UE C 214 z 15.06.2016 r., s. 5).

²⁵ Projekt zmian wraz z uzasadnieniem na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Bibliografia

- Adamus R. [2012], *Umowa o podróż w prawie polskim*, Warszawa.
- Ambrożuk D. [2011], *Ustalenie wysokości odszkodowania w prawie przewozowym w odniesieniu do przewozu przesyłek*, Warszawa.
- Ambrożuk D. [2014a], *Kształtowanie się europejskiego prawa przewozu osób*, [w:] T. Kocowski, K. Marak (red.), *Zmiany prawodawstwa gospodarczego w okresie transformacji ustrojowej w Polsce*, „Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu”, nr 362, Wrocław.
- Ambrożuk D. [2014b] [w:] D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa.
- Ambrożuk D. [2015], *Dochodzenie roszczeń przysługujących podróżnym na podstawie rozporządzeń unijnych*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego”, nr 885, „Problematyka Transportu i Logistyki”, nr 31, Szczecin.
- Ambrożuk D. [2017a], *Legitymacja do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z umowy przewozu towarów w transporcie lądowym*, [w:] D. Wetoszka (red.), *Prawo transportowe. Morze. Ląd. Powietrze*, Warszawa.
- Ambrożuk D. [2017b], *O „przemienności drogi dochodzenia roszczeń” przysługujących podróżnym na podstawie rozporządzenia nr 261/2004*, „internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny”, nr 3.
- Ambrożuk [2018], *Efektywność ochrony praw pasażerów w prawie unijnym i krajowym – wybrane zagadnienia*, [w:] D. Wójcicka (red.), *Efektywna ochrona prawna jednostek – uwarunkowania, wyzwania, perspektywy*, Częstochowa.
- Bagińska E. [2016], *Dopuszczalność dochodzenia przez osoby bliskie zadośćuczynienia w związku z doznaniem poważnej szkody na osobie przez bezpośrednio poszkodowanego*, „Iustitia”, nr 2.
- Bednarek M. [2013] [w:] E. Łętowska (red.), *System Prawa Prywatnego*, t. 5, *Prawo zobowiązań – część ogólna*, Warszawa.
- Bon-Garcin I. [2010] [w:] I. Bon-Garcin, M. Bernadet, Y. Reinhard, *Droit des transports*, Paris.
- Bosek L. [2015], *W sprawie kwalifikacji więzi rodzinnej jako dobra osobistego. Uwagi krytyczne na tle aktualnego orzecznictwa Sądu Najwyższego*, „Forum Prawnicze”, nr 3.
- Braś W. [1969], *Unifikacja prawa przewozowego jednym z warunków stworzenia jednolitego systemu transportowego*, „Przegląd Komunikacyjny”, nr 6.
- Braś W. [1975], *Charakter prawny rozkładu jazdy*, „Problemy Ekonomiki Transportu”, nr 2.
- van der Bruggen R. [2017], *Compliance with the Air Passenger Rights Regulation: pas, present and future*, „European Transport Law”, nr 5.
- Brzozowski A. [2011] [w:] J. Rajski (red.), *System Prawa Prywatnego*, t. 7, *Prawo zobowiązań – część szczegółowa*, Warszawa.
- Brzozowski A., Machnikowski P. [2013] [w:] E. Łętowska (red.), *System Prawa Prywatnego*, t. 5, *Prawo zobowiązań – część ogólna*, Warszawa.
- Calme S. [2015], *Einführung ins Transport – und Speditionsrecht*, Hamburg.

- Czachórski W. [2004], *Zobowiązania. Zarys wykładu*, Warszawa.
- Czepelak M. [2008], *Umowa międzynarodowa jako źródło prawa prywatnego międzynarodowego*, Warszawa.
- Dąbrowski D. [2014], *Potrzeba zmian w krajowym prawie przewozowym*, [w:] T. Kocowski, K. Marak (red.), *Zmiany prawodawstwa gospodarczego w okresie transformacji ustrojowej w Polsce*, Wrocław.
- Dąbrowski D. [2015], *Przewóz multimodalny w świetle konwencji przewozowych*, „Przegląd Prawa Handlowego”, nr 11.
- Dąbrowski D. [2017], *Uprawnienie podróżnego do odstąpienia od umowy przewozu oraz do jednostronnej zmiany umowy*, „internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny”, nr 3.
- Dempsey P.S., Milde M. [2005], *International Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, Montreal.
- Diederiks-Verschoor I.H.Ph. [2012], *An Introduction to Air Law*, Alphen aan den Rijn.
- Dragun-Gertner M. [2014], *Ochrona pasażera w transporcie morskim*, „Gdańskie Studia Prawnicze”, t. XXXII.
- Dragun-Gertner M. [2017], *Plaszczyzny ochrony pasażera w transporcie morskim*, [w:] *Rozprawy z prawa prywatnego. Księga jubileuszowa dedykowana Profesorowi Wojciechowi Popiółkowi*, Warszawa.
- Dragun-Gertner M., Peplowska-Dąbrowska [2017], *Ochrona słabszej strony w umowach przewozu pasażerów drogą morską. Proponowane zmiany w polskim kodeksie morskim*, [w:] Z. Kuniewicz, D. Sokołowska (red.), *Prawo kontraktów*, Warszawa.
- Dybowski T. [1981] [w:] Z. Radwański (red.), *System prawa cywilnego*, t. 3, cz. 1, *Prawo zobowiązań – część szczególna*, Ossolineum.
- Garnowski K. [2017], *Wątpliwości dotyczące stanu prawnego w odniesieniu do umowy krajowego lotniczego przewozu osób*, „internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny”, nr 2.
- Gebauer M. [2000], *Uniform Law, General Principles and Autonomous Interpretation*, „Uniform Law Review”, nr 4.
- Gneta B. [2010] [w:] E. Gniewek, K. Górka, P. Machnikowski (red.), *Problem naprawienia szkody niemajątkowej w ramach reżimu kontraktowego. Zaciąganie i wykonywanie zobowiązań*, materiały z II Ogólnopolskiego Zjazdu Cywilistów (Wrocław, 25–27.09.2008 r.), Warszawa.
- Gospodarek J. [1973], *Charakter prawny rozkładu jazdy pociągów pasażerskich*, „Przegląd Kolejowy Przewozowy”, nr 6.
- Gospodarek J. [1979], *Zawarcie umowy przewozu osób*, Warszawa.
- Gospodarek J. [1987], *Ochrona konsumenta w nowym prawie przewozowym*, „Problemy Prawa Przewozowego”, nr 9.
- Gospodarek J. [2017], *Pat legislacyjny w Unii Europejskiej w dziedzinie zmian zakresu odpowiedzialności przewoźników lotniczych*, „Problemy Transportu i Logistyki”, nr 4.
- Górnicki L. [2007] [w:] M. Safjan (red.), *System Prawa Prywatnego*, t. 1, *Prawo cywilne – część ogólna*, Warszawa.
- Górski W. [1972], *Umowa przewozu*, Warszawa.
- Górski W. [1976] [w:] Z. Radwański (red.), *System prawa cywilnego*, t. 3, cz. 2, *Prawo zobowiązań – część szczególna*, Ossolineum.
- Górski W. [1990], *Zasięg unifikacji prawa przewozowego*, „Acta Universitatis Nicolai Copernici, Prawo”, t. XXVIII.
- Górski W. [1991], *Kształtowanie się nowego prawa przewozowego*, „Studia Iuridica Maritima”, nr 3.
- Górski W. [1998], *Prawo transportowe*, Szczecin–Zielona Góra.
- Górski W. [2009] [w:] W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji*, Gdańsk.
- Górski W., Dominiczak Z. [1987], *Problematyka prawna przewozu osób*, Ossolineum.
- Górski W., Wesołowski K. [2009], *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji*, Gdańsk.
- Górski W., Żabski A. [1990], *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa.
- Grzybowski St. [1967], *Umowa kontraktacji w systemie kodeksu cywilnego*, „Ruch Prawniczy i Socjologiczny”, z. 1.
- Gutowski M. [2016] [w:] M. Gutowski (red.), *Kodeks cywilny*, t. II, *Komentarz*, Warszawa.

- Hawlena J. [2011], *Strategia ceny wysokiej czy strategia ceny niskiej? Analiza wariantów współczesnych strategii cenowych w branży lotniczej*, „Logistyka”, nr 3.
- Jagielska M. [2005], *Niedozwolone klauzule umowne*, [w:] E. Nowińska, P. Cybula (red.), *Europejskie prawo konsumenckie a prawo polskie*, Kraków.
- Jaworski A. [2012], *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa.
- Kaliński M. [2009], *System Prawa Prywatnego*, t. 6, *Prawo zobowiązań – część ogólna*, red. A. Olejniczak, Warszawa.
- Kaliński M. [2014], *Ograniczenie indemnizacji do podmiotów bezpośrednio poszkodowanych – w związku z nowelizacją art. 446 Kodeksu cywilnego*, „Przeгляд Sądowy”, nr 3.
- Katner W.J. (red.) [2015], *System Prawa Prywatnego*, t. 9, *Prawo zobowiązań – umowy nienazwane*, Warszawa.
- Kępiński M., Seweryński M., Zieliński A. [2006], *Rola kodyfikacji na przykładzie prawa prywatnego w procesie legislacyjnym*, „Przeгляд Legislacyjny”, nr 1.
- Kłosowski K. [2014], *Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym – teoria i praktyka*, „Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu”, nr 368.
- Kolarski A. [1982], *Termin wykonania umowy przewozu osób*, „Problemy Prawa Transportowego”, nr 4.
- Kolarski A. [1984], *Z dyskusji nad projektem ustawy Prawo przewozowe*, „Problemy Ekonomiki Transportu”, nr 4.
- Kolarski A. (red.) [1987], *Prawo przewozowe z komentarzem*, Warszawa.
- Kolarski A. [2002], *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa.
- Konert A. [2010], *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*, Warszawa.
- Koziński M.H. [2010], *Odpowiedzialność cywilna morskiego przewoźnika pasażerów według prawa Unii Europejskiej*, „Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni”, nr 25.
- Lanckoroński B. [2013], *Odpowiedzialność cywilna za pośrednie naruszenie dóbr*, Warszawa.
- Legros C., Bailly-Hascoët V., Letacq F., Bonjour G. [2012], *Transport Law in France*, Alphen aan den Rijn.
- Łętowska E. [1999], *Prawo umów konsumenckich*, Warszawa.
- Marciszak J. [1973], *Charakter prawny kolejowego rozkładu jazdy*, „Państwo i Prawo”, nr 4.
- Mercadal B. [1996], *Droit des transports terrestres et aériens*, Paris.
- Młynarczyk J. [2002], *Prawo morskie*, Gdańsk.
- Mundt J.W. [2013], *Tourismus*, München.
- Napierała J. [1985], *Uwagi w sprawie odpowiedzialności przewoźnika w nowym prawie przewozowym*, „Ruch Prawniczy i Socjologiczny”, z. 4.
- Nesterowicz M. [1998] [w:] J. Łopuski (red.), *Prawo morskie*, t. II, cz. 3, *Prawo żeglugi morskiej*, Bydgoszcz.
- Nesterowicz M. [2011] [w:] J. Rajski (red.), *System Prawa Prywatnego*, t. 7, *Prawo zobowiązań – część szczegółowa*, Warszawa.
- Nowacki A. [2013] [w:] K. Osajda (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, t. II, *Zobowiązania*, Warszawa.
- Nowacki A., Zbiegień-Turzańska A. [2013] [w:] K. Osajda (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, t. II, *Zobowiązania*, Warszawa.
- Ogiegło L. [2015] [w:] K. Pietrzykowski (red.), *Kodeks cywilny*, t. II, *Komentarz*, Warszawa.
- Orlicki M. [2013], *O możliwości dochodzenia roszczeń o zadośćuczynienie za śmierć najbliższego członka rodziny zmarłego przed dniem 3 sierpnia 2008*, „Prawo Asekuracyjne”, nr 4.
- Osajda K. [2016], *Zadośćuczynienie za doznanie przez bliskiego uszczerbku na zdrowiu wskutek wypadku*, „Państwo i Prawo”, nr 1.
- Pępiowska-Dąbrowska Z. [2015], *Propozycje zmiany przepisów kodeksu morskiego o przewozie pasażerów*, „Prawo Morskie”, t. XXXI.
- Piekarska L. [1987] [w:] A. Kolarski (red.), *Prawo przewozowe z komentarzem*, Warszawa.
- Polkowska M., Szymajda I. [2004], *Konwencja montrealaska, komentarz, odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*, Warszawa.
- Radwański Z. [1977], *Teoria umów*, Warszawa.

- Radwański Z. [2007], *Zielona Księga. Optymalna wizja Kodeksu cywilnego w Rzeczypospolitej Polskiej*, „Ruch Prawniczy i Socjologiczny”, z. 1.
- Riđanović B. [2017], *Liability of Carrier in International Carriage for Damage Sustained in Case of Destruction or Loss or Damage to Baggage* (6.10.2017 r.), 7th Saint Petersburg Air Law Conference (7. Konferencja prawa lotniczego w St. Petersburgu, <https://ssrn.com/abstract=3050377>) (dostęp: 29.06.2018 r.).
- Romanowski M. [2010] [w:] A. Szumański (red.), *System Prawa Prywatnego*, t. 18, *Prawo papierów wartościowych*, Warszawa.
- Rozwadowski W. [1992], *Prawo rzymskie. Zarys wykładu wraz z wyborem źródeł*, Poznań.
- Sośniak M. [1974], *Prawo przewozu lądowego*, Warszawa.
- Sośniak M. [1987], *Nowe polskie prawo przewozowe (Próba wstępnej oceny niektórych rozwiązań ustawowych)*, „Problemy Prawa Przewozowego”, nr 9.
- Sośniak M. [1993], *Współczesny charakter umowy przewozu na tle historycznoprawnym*, „Studia Iuridica Maritima”, nr 3.
- Stec M. [2001] [w:] S. Włodyka (red.), *Prawo gospodarcze i handlowe*, t. 5, *Prawo umów w obrocie gospodarczym*, Warszawa.
- Stec M. [2005], *Umowa przewozu w transporcie towarowym*, Kraków.
- Stec M. [2007], *O niektórych postaciach niewykonania lub nienależytego wykonania pasażerskiej umowy przewozu lotniczego (na kanwie rozporządzenia Parlamentu i Rady Unii Europejskiej z 2004 r.)*, [w:] A. Brzozowski, W. Kocot, K. Michałowska (red.), *W kierunku europeizacji prawa prywatnego. Księga pamiątkowa dedykowana Profesorowi Jerzemu Rajskiemu*, Warszawa.
- Stec M. [2010a], *Ochrona pasażera w transporcie kolejowym w świetle Rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady*, [w:] M. Modrzejewska (red.), *Księga pamiątkowa dedykowana Profesorowi Józefowi Okolskiemu*, Warszawa.
- Stec M. [2010b], *Przesłanki odstąpienia od umowy przewozu w europejskim pasażerskim transporcie lotniczym w rozporządzeniu Parlamentu i Rady (WE) nr 261/2004*, „Europejski Przegląd Sądowy”, nr 4.
- Stec M. [2011] [w:] J. Rajski (red.), *System Prawa Prywatnego*, t. 7, *Prawo zobowiązań – część szczegółowa*, Warszawa.
- Stec M. [2012], *Ochrona pasażera w transporcie autobusowym w świetle rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady z 16 lutego 2011 r. nr 181/2011 dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym*, [w:] J. Pisuliński, P. Tereskiewicz, F. Zoll (red.), *Rozprawy z prawa własności intelektualnej prawa prywatnego międzynarodowego. Księga pamiątkowa dedykowana Profesorowi Bogusławowi Gawlikowi*, Warszawa.
- Sychowicz M. [2013] [w:] J. Gudowski (red.), *Komentarz do Kodeksu cywilnego, Księga trzecia, cz. II*, Warszawa.
- Szanciło T. [2008], *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa.
- Szanciło T. [2013], *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika przy przewozie drogowym przesyłek towarowych*, Warszawa.
- Szymajda I., Polkowska M. [2002], *Ochrona praw pasażerów lotniczych w prawie Wspólnoty Europejskiej*, „Studia Europejskie”, nr 4.
- Śmieja A. [2009] [w:] A. Olejniczak (red.), *System Prawa Prywatnego*, t. 6, *Prawo zobowiązań – część ogólna*, Warszawa.
- Tiberg H., Schelin J. [2012], *Transport Law in Sweden*, Alphen aan den Rijn.
- Walaszek-Pyziół A. [2015] [w:] J.W. Katner (red.), *System Prawa Prywatnego*, t. 9, *Prawo zobowiązań – umowy nienazwane*, Warszawa.
- Wałachowska M. [2014], *Wynagrodzenie szkód deliktowych doznanych przez pośrednio poszkodowanych*, Warszawa.
- Wesołowski K. [1995], *Odpowiedzialność przewoźnika za szkody przy przewozie przesyłek w świetle ustawy Prawo przewozowe*, Zielona Góra.
- Wesołowski K. [2013], *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*, Warszawa.

- Wesołowski K. [2014a], *Konsekwencje sposobu unormowania ochrony pasażerów w prawie Unii Europejskiej*, [w:] T. Kocowski, K. Marak (red.), *Zmiany prawodawstwa gospodarczego w okresie transformacji ustrojowej w Polsce*, „Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu”, nr 362.
- Wesołowski K. [2014b] [w:] D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa.
- Wesołowski K. [2016], *Multicentryczność regulacji prawnej usługi przewozu osób*, „Marketing i Zarządzanie”, nr 42.
- Węgrzyn J. [2013], *Prawo konsumenta do informacji w Konstytucji RP i prawie unijnym*, Wrocław.
- Varney E. [2007], *Social Regulation in the Air Transport Industry – An Examination of Regulation 1107/2006 concerning the Rights of Disabled Persons and Persons with Reduced Mobility when travelling by Air*, „Zeitschrift für Rechtssoziologie”, nr 28.
- Zagrobelny K. [2008] [w:] E. Gniewek (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, Warszawa.
- Zoll F. [2010] [w:] A. Olejniczak (red.), *System Prawa Prywatnego*, t. 6, *Prawo zobowiązań – część ogólna. Suplement*, Warszawa.
- Zoll F. [2014] [w:] A. Olejniczak (red.), *System Prawa Prywatnego*, t. 6, *Prawo zobowiązań – część ogólna*, Warszawa.
- Zużewicz-Wiewiórowska I. [2012], *Zagadnienia prawne wycieczek morskich*, „Prawo Morskie”, t. XXVII.
- Zużewicz-Wiewiórowska I. [2013] [w:] D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórkowska (red.), *Leksykon prawa morskiego, 100 podstawowych pojęć*, Warszawa.
- Żakowski S. [2005], *Złotówki z wiatru*, „Rzeczpospolita” z 26 lutego.
- Żuławska C. [2013] [w:] J. Gudowski (red.), *Komentarz do Kodeksu cywilnego, Księga trzecia, cz. II*, Warszawa.
- Żylicz M. [2002], *Prawo lotnicze: międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa.

Przewóz osób jest regulowany wieloma aktami prawnymi – przepisami krajowymi, umowami międzynarodowymi (konwencjami ratyfikowanymi przez Rzeczpospolitą Polską) oraz rozporządzeniami wydanymi przez uprawnione organy Unii Europejskiej. Przepisy te mają charakter gałęziowy (odrębne akty w odniesieniu do poszczególnych gałęzi transportu). Celem monografii jest naukowe omówienie przepisów prawa regulujących umowę przewozu osób w poszczególnych gałęziach transportu, pochodzących od różnych prawodawców i tworzonych w różnym czasie. Chodzi przede wszystkim o ukazanie w usystematyzowany sposób obowiązującej regulacji oraz omówienie wybranych szczegółowych problemów, wynikających ze stosowania przepisów, które nie zawsze są ze sobą spójne. (...) Publikacja ma, w moim przekonaniu, niezależnie od charakteru naukowego, duży walor popularyzatorski i praktyczny, dlatego powinna spotkać się ze znacznym zainteresowaniem zarówno teoretyków, praktyków prawa, ale także studentów wydziałów prawa, ekonomii lub zarządzania. W mojej opinii, stanowić ona będzie podstawowy podręcznik w zakresie przewozu osób.

Z recenzji dr hab. Joanny Kruczalak-Jankowskiej, prof. UG

Dr Dorota Ambrożuk i dr Daniel Dąbrowski są pracownikami naukowo-dydaktycznymi Katedry Prawa Gospodarczego i Ubezpieczeń na Wydziale Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego.

Dr hab. Krzysztof Wesołowski, prof. Uniwersytetu Szczecińskiego, kieruje tą Katedrą.

Wydawnictwo edu-Libri jest oficyną wydawniczą publikacji naukowych i edukacyjnych.

Współpracujemy z profesjonalnymi redaktorami merytorycznymi i technicznymi z dużym doświadczeniem w przygotowywaniu publikacji specjalistycznych. Stawiamy na jakość łączoną z nowoczesnością, a najważniejsze dla nas są przyjemność współtworzenia i satysfakcja z dobrze wykonanego zadania.

Nasze publikacje (drukowane i elektroniczne) są dostępne w księgarniach stacjonarnych i internetowych oraz w czytelniach on-line ibuk.pl, osbi.pl i nasbi.pl - szczegóły na stronie wydawnictwa.

