

# Odpowiedzialność cywilnoprawna w obrocie gospodarczym



Redaktor naukowy  
**Andrzej Śmieja**



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu  
Wrocław 2011

Recenzent: Leszek Ogiegło

Redaktor Wydawnictwa: Jadwiga Marcinek

Redaktor techniczny: Barbara Łopusiewicz

Korektor: Barbara Cibis

Łamanie: Małgorzata Czupryńska

Projekt okładki: Beata Dębska

Publikacja jest dostępna na stronie [www.ibuk.pl](http://www.ibuk.pl)

Streszczenia opublikowanych artykułów są dostępne w międzynarodowej bazie danych The Central European Journal of Social Sciences and Humanities <http://cejsh.icm.edu.pl> oraz w The Central and Eastern European Online Library [www.ceeol.com](http://www.ceeol.com)

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania znajdują się na stronie internetowej Wydawnictwa [www.wydawnictwo.ue.wroc.pl](http://www.wydawnictwo.ue.wroc.pl)

Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie wymaga pisemnej zgody Wydawcy

© Copyright Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu  
Wrocław 2011

**ISSN 1899-3192**

**ISBN 978-83-7695-170-6**

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Druk: Drukarnia TOTEM

## Spis treści

Wstęp .....	7
<b>Dorota Benduch</b> , Obowiązek dochowania tajemnicy przedsiębiorstwa przez członków zarządu a badanie <i>due diligence</i> w procesie łączenia się spółek kapitałowych .....	9
<b>Piotr Cybula</b> , O ewolucji zasad odpowiedzialności organizatora turystyki z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy o imprezę turystyczną .....	19
<b>Bogusława Gnela</b> , Odpowiedzialność przedsiębiorców za szkody wyrządzone przez produkt niebezpieczny .....	39
<b>Jerzy Gospodarek</b> , Zasady i zakres odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorcy turystycznego. Próba uogólnień .....	60
<b>Monika Kalina-Nowaczyk</b> , Solidarna odpowiedzialność wykonawców za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zamówienia publicznego .....	106
<b>Jan Lic</b> , Odpowiedzialność cywilnoprawna przedsiębiorcy – współnika spółki cywilnej .....	119
<b>Jolanta Loranc-Borkowska</b> , Zakres odpowiedzialności sprzedawcy za niezgodność towaru z umową sprzedaży konsumenckiej .....	136
<b>Katarzyna Marak</b> , Odpowiedzialność cywilnoprawna hotelarzy .....	156
<b>Kinga Michałowska</b> , Ukryta reklama i jej skutki na tle przepisów ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji w aspekcie cywilnoprawnej odpowiedzialności przedsiębiorcy .....	176
<b>Sławomir Pasieka</b> , Przedawnienie roszczeń do ubezpieczyciela wynikających z umowy ubezpieczenia .....	193
<b>Jerzy Sawilow</b> , Odpowiedzialność za szkodę a odpowiedzialność cywilna w refleksji nad prawem upadłościowym .....	202
<b>Tomasz M. Szczurowski</b> , Zakres przedmiotowy odpowiedzialności za zapłatę wynagrodzenia podwykonawcy budowlanemu .....	228
<b>Iwona Szymczak</b> , Odpowiedzialność przedsiębiorcy z tytułu rękojmi za wady fizyczne budynku znajdujące się w części stanowiącej nieruchomości wspólną .....	241
<b>Andrzej Śmieja</b> , Stosunek odpowiedzialności odszkodowawczej z art. 435 k.c. i art. 436 §2 k.c. ....	258

## Summaries

<b>Dorota Benduch</b> , Obligation of keeping secret of an enterprise by board of directors versus <i>due diligence</i> analysis in the process of capital companies' merger .....	18
<b>Piotr Cybula</b> , The evolution of principles of organizer liability for non-performance or improper performance of package travel contract.....	38
<b>Bogusława Gnela</b> , Entrepreneurs' liability for damages caused by dangerous products.....	59
<b>Jerzy Gospodarek</b> , Principles and scope of civil liability of tourist entrepreneur. An attempt of generalisations .....	105
<b>Monika Kalina-Nowaczyk</b> , Joint liability of economic operators with regard to the non performance or improper performance of the contract on public procurement.....	118
<b>Jan Lic</b> , Civil liability of an entrepreneur – partner of a civil partnership .....	135
<b>Jolanta Loranc-Borkowska</b> , The extent of liability of the seller for the non-conformity of goods with a consumer sales contract .....	155
<b>Katarzyna Marak</b> , Civil liability of the hoteliers .....	175
<b>Kinga Michałowska</b> , Hidden advertising and its results against an act of unfair competition in the aspect of civil and legal liability of an entrepreneur .....	191
<b>Sławomir Pasięka</b> , Limitation of claims against the insurer resulted from insurance contracts.....	201
<b>Jerzy Sawilow</b> , Liability for damages and civil liability in the reflection on bankruptcy law.....	226
<b>Tomasz M. Szczurowski</b> , Scope of liability for remuneration payment to a building subcontractor .....	240
<b>Iwona Szymczak</b> , Liability of entrepreneur for defects of building construction revealed in a common part of the building under the statutory warranty .....	257
<b>Andrzej Śmieja</b> , Compensation liability ratio of the article 435 of the civil code and the article 436 §2 of the civil code .....	274

**Jerzy Gospodarek**

Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

---

## ZASADY I ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ PRZEDSIĘBIORCY TURYSTYCZNEGO. PRÓBA UOGÓLNIENÍ

---

**Streszczenie:** Autor analizuje występujące w praktyce turystycznej pojęcie „przedsiębiorca turystyczny”, które nie jest zdefiniowane przez przepisy prawne, oraz ekonomiczne pojęcie „przedsiębiorstwo turystyczne”. Wspólną cechą tych określeń jest odwoływanie się do świadczenia usług turystycznych. W opracowaniu poddano analizom odpowiedzialność cywilną przedsiębiorców świadczących najbardziej typowe usługi turystyczne, tj. usługi organizatorskie, pośrednictwa, hotelarskie, gastronomiczne, przewozowe i rekreacyjne, wykonywane na rzecz turystów lub odwiedzających. Zagadnienia te są uregulowane przez bardzo liczne przepisy szczególne, co odnosi się zwłaszcza do organizatorów turystyki, hotelarzy i przewoźników. Generalnie opierają one odpowiedzialność cywilną tych przedsiębiorców turystycznych na zasadzie ryzyka, korzystnej dla konsumentów korzystających z usług organizatorskich biur podróży, hotelarskich lub przewozowych. Jednak te przepisy szczególne przewidują zarazem liczne ograniczenia zakresu odpowiedzialności przedsiębiorców świadczących wskazane usługi, zwłaszcza przez ustalenie granic wypłacanych odszkodowań. Natomiast przedsiębiorcy świadczący usługi gastronomiczne i rekreacyjne generalnie podlegają ogólnym przepisom kodeksu cywilnego dotyczącym odpowiedzialności cywilnej. W podsumowaniu autor wskazuje, że ani przepisy kodeksowe, ani przepisy szczególne nie chronią należycie interesów konsumentów korzystających z usług turystycznych. Lepsze perspektywy w tym zakresie stwarza wyrok Trybunału Konstytucyjnego z 2 grudnia 2008 r. dotyczący prawa przewozowego oraz omówione w opracowaniu rozporządzenia unijne odnoszące się do transportu lotniczego, kolejowego, żegluga morskiej i śródlądowej oraz transportu autobusowego i autokarowego.

**Słowa kluczowe:** przedsiębiorca turystyczny, usługi turystyczne, odpowiedzialność cywilna, przewoźnik, organizator turystyki.

### 1. Wstęp. Pojęcie „przedsiębiorca turystyczny” i jego zakres

Pojęcie „przedsiębiorca turystyczny” nie występuje w żadnym akcie normatywnym, ale funkcjonuje w praktyce<sup>1</sup>. Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych<sup>2</sup> (dalej: ustawa o u.t.) w obecnym brzmieniu posługuje się szerokim terminem „przedsiębiorca”, obejmującym przedsiębiorcę i przedsiębiorcę zagranicznego

---

<sup>1</sup> Podkreśla to J. Raciborski, *Usługi turystyczne. Przepisy i komentarz*, Warszawa 1999, s. 35.

<sup>2</sup> Tekst jednolity: Dz. U. 2004, nr 223, poz. 2268 z późn. zm.

w rozumieniu ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej<sup>3</sup> (dalej: ustawa o s.d.g.) i odsyła do definicji tych terminów tam ustalonych. Można powiedzieć, że chociaż w ustawie o u.t. nie występuje termin „przedsiębiorca turystyczny”, to reguluje ona działalność takiego przedsiębiorcy będącego organizatorem turystyki, pośrednikiem turystycznym lub agentem turystycznym bądź świadczącego usługi hotelarskie.

Uzasadnione wydaje się stwierdzenie J. Raciborskiego, że **przedsiębiorcą turystycznym** jest „każdy przedsiębiorca, prowadzący działalność gospodarczą w zakresie usług turystycznych”<sup>4</sup>. Wymieniony autor mianem tym określa organizatorów turystyki, pośredników turystycznych, agentów turystycznych oraz innych usługodawców turystycznych, do których zalicza: hotelarzy, przewoźników, osoby świadczące usługi rekreacyjne, przewodników wycieczek, restauratorów oraz pośredników działających na zlecenie innych przedsiębiorców turystycznych, a nie klientów<sup>5</sup>. Podobnie szeroko termin ten ujmuje H. Zawistowska, definiując, że przedsiębiorca turystyczny to „osoba fizyczna, prawna oraz jednostka organizacyjna nie będąca osobą prawną, której odrębna ustawa przyznaje zdolność prawną, która we własnym imieniu zajmuje się w sposób ciągły i zorganizowany świadczeniem usług turystycznych w celach zarobkowych”<sup>6</sup>. Jednak powołana autorka analizuje bliżej jedynie działalność organizatorów turystyki, pośredników turystycznych i agentów turystycznych oraz przedsiębiorców świadczących usługi hotelarskie, a także osób świadczących usługi pilotażu wycieczek lub przewodnictwa turystycznego i to pomijając kwestię, czy osoby te są przedsiębiorcami<sup>7</sup>. Z kolei Z. Trzeciński odnosi to określenie do przedsiębiorcy, który prowadzi działalność gospodarczą w zakresie świadczenia usług turystycznych, obejmując tym terminem – oprócz organizatora turystyki, pośrednika turystycznego i agenta turystycznego – również przedsiębiorcę świadczącego usługi hotelarskie oraz przewoźnika<sup>8</sup>. Pojęcie przedsiębiorców turystycznych szeroko rozumie K. Marak, choć bliżej go nie definiuje, wskazując, że na gruncie ustawy o u.t. trafne jest posługiwanie się pojęciem przedsiębiorcy w rozumieniu k.c. – zamiast odsyłania w tej kwestii do ustawy o s.d.g.<sup>9</sup>.

Trzeba zaznaczyć, że w literaturze ekonomicznej występuje pojęcie „**przedsiębiorstwo turystyczne**” i w zasadzie pomijany jest termin „przedsiębiorca turystyczny”. A. Rapacz określa przedsiębiorstwo turystyczne jako kategorię gospodarki

<sup>3</sup> Tekst jednolity: Dz. U. 2007, nr 155, poz. 1095 z późn. zm.

<sup>4</sup> J. Raciborski, *Usługi...*, s. 35.

<sup>5</sup> Tamże, s. 35 i 44.

<sup>6</sup> H. Zawistowska, *Nowe zasady świadczenia usług turystycznych*, Warszawa 2005, s. 12–13.

<sup>7</sup> Zob. tamże, s. 27–90.

<sup>8</sup> Z. Trzeciński, *Podmioty świadczące usługi turystyczne*, [w:] J. Zaborowski (red.), *Podstawy prawne świadczenia usług turystycznych*, Warszawa 2002, s. 72 oraz 81–91.

<sup>9</sup> Zob. K. Marak, *Administracyjnoprawne warunki podejmowania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia biur podróży w świetle projektu nowelizacji ustawy o usługach turystycznych z 25 marca 2009 r.*, [w:] P. Cybula (red.), *Transformacje prawa turystycznego*, Kraków 2009, s. 75 i n.

rynkowej w postaci celowo zorganizowanego, samodzielnego ekonomicznie i wyodrębnionego pod względem techniczno-usługowym, przestrzennym oraz prawnym zespołu ludzi, środków materialnych i finansowych, powołanego do prowadzenia określonej działalności gospodarczej, zaspokajającej potrzeby ludności w sferze turystyki i pozwalającej na maksymalizację jego korzyści<sup>10</sup>. Z kolei G. Gołębski definiuje takie przedsiębiorstwo jako podstawową jednostkę organizacyjną gospodarki, służącą zaspokojeniu potrzeb społecznych, tworzoną w celu osiągnięcia efektów ekonomicznych przez produkcję dóbr służących turystom i świadczenie usług turystycznych, podkreślając przy tym samodzielność i samofinansowanie takiej jednostki gospodarczej oraz posiadanie przez nią osobowości prawnej<sup>11</sup>. Przytoczone określenia są powtarzane w innych opracowaniach ekonomicznych<sup>12</sup>. Podobne w istocie są sformułowania I. Jędrzejczyk, wskazujące na usługę turystyczną jako przedmiot działania przedsiębiorstwa turystycznego, przy zapewnieniu równowagi finansowej, odpowiedniego stopnia płynności i dodatnich wyników finansowych<sup>13</sup>. Do takiego ekonomicznego rozumienia przedsiębiorstw turystycznych jako jednostek organizacyjnych mających na celu zarobkowe świadczenie usług turystycznych odwołuje się także L. Butowski<sup>14</sup>. Powołany autor na podstawie dorobku nauk ekonomicznych dokonuje podziału przedsiębiorstw turystycznych z punktu widzenia **kryterium funkcjonalnego** w postaci rodzaju świadczonych usług i wyróżnia:<sup>15</sup>

- przedsiębiorstwa transportu turystycznego,
- przedsiębiorstwa hotelarskie,
- przedsiębiorstwa gastronomiczne,
- przedsiębiorstwa usług sportowo-rekreacyjnych,
- przedsiębiorstwa sanatoryjno-uzdrowiskowe,
- biura podróży działające jako organizatorzy imprez turystycznych oraz pośrednicy i agenci turystyczni,
- przedsiębiorstwa zajmujące się świadczeniem usług informacji turystycznej, przewodnictwa turystycznego oraz pilotażu turystycznego,

---

<sup>10</sup> A. Rapacz, *Przedsiębiorstwo turystyczne. Podstawy i zasady działania*, Warszawa 1994, s. 18 i n.; tenże, *Przedsiębiorstwo turystyczne jako uczestnik rynku*, [w:] A. Rapacz (red.), *Przedsiębiorstwo turystyczne w gospodarce rynkowej*, Wrocław 2001, s. 22 i n.; tenże, *Przedsiębiorstwo turystyczne*, Warszawa 2008, s. 20 i n.

<sup>11</sup> G. Gołębski, *Przedsiębiorstwo na rynku turystycznym*, [w:] G. Gołębski (red.), *Kompendium wiedzy o turystyce*, Warszawa–Poznań 2002, s. 232; tenże, *Przedsiębiorstwo turystyczne w gospodarce wolnorynkowej*, Poznań 1997, s. 6 i n.; tenże, *Przedsiębiorstwo turystyczne na rynku*, [w:] G. Gołębski (red.), *Przedsiębiorstwo turystyczne. Ujęcie statyczne i dynamiczne*, Warszawa 2007, s. 22 i n.

<sup>12</sup> Zob. A. Panasiuk (red.), *Ekonomika turystyki*, Warszawa 2006, s. 200 i n.; tenże (red.), *Gospodarka turystyczna*, Warszawa 2008, s. 29 i n.; W. Kurek (red.), *Turystyka*, Warszawa 2007, s. 365 i n.

<sup>13</sup> I. Jędrzejczyk, *Nowoczesny biznes turystyczny. Ekostrategie w zarządzaniu firmą*, Warszawa 2000, s. 45 i n.

<sup>14</sup> L. Butowski, *Turystyka w Polsce. Uwarunkowania organizacyjne i prawne*, Lublin 2007, s. 91.

<sup>15</sup> Tamże, s. 91-92.

- inne przedsiębiorstwa, w tym zajmujące się produkcją i sprzedażą pamiątek, wydawaniem i sprzedażą przewodników i informatorów turystycznych, wypożyczalnie sprzętu turystycznego i samochodów.

Również w niektórych opracowaniach prawniczych autorzy posługują się terminem „przedsiębiorstwo turystyczne” i np. H. Zawistowska na podstawie kryterium funkcjonalnego w postaci rodzaju świadczonych usług dokonuje podziału przedsiębiorstw turystycznych<sup>16</sup>. Wspólną cechą tych ekonomicznych i prawniczych określeń przedsiębiorstwa turystycznego i przedsiębiorcy turystycznego jest odwoływanie się do świadczenia **usług turystycznych**. Definicja ustawowa tego rodzaju usług znajduje się w art. 3 pkt 1 ustawy o u.t. i wymienia usługi przewodnickie, hotelarskie oraz wszystkie inne usługi świadczone turystom lub odwiedzającym. Jest to określenie zbiorcze, mające szeroki i nie do końca przesadzony zakres, obejmujące ponadto m.in. usługi organizatorskie biur podróży, usługi przewozowe, usługi gastronomiczne i rekreacyjne, jak również usługi telekomunikacyjne, edukacyjne, zdrowotne, motoryzacyjne, finansowe, pocztowe, informacyjne, agroturystyczne, uzdrowiskowe czy rozrywkowe, świadczone turystom lub odwiedzającym<sup>17</sup>.

Próbując na podstawie powyższych analiz dokonać koniecznych uogólnień co do zakresu pojęcia „**przedsiębiorca turystyczny**”, trzeba stwierdzić, że odnosi się ono do przedsiębiorcy prowadzącego przedsiębiorstwo turystyczne. Powinno być ono rozumiane **szeroko** i z odwołaniem się do ustawowego znaczenia terminu „usługi turystyczne”. Wobec jednak niejednoznaczności tej definicji ustawowej konieczne jest na potrzeby tego opracowania dokonanie ograniczenia zakresu pojęcia „przedsiębiorca turystyczny” do przedsiębiorców świadczących najbardziej typowe usługi turystyczne, jakimi są: usługi organizatorskie, usługi pośrednictwa, usługi hotelarskie, usługi gastronomiczne, usługi przewozowe oraz usługi rekreacyjne świadczone turystom lub odwiedzającym. Natomiast nie zostanie objęta dalszymi analizami odpowiedzialność cywilna wynikająca z umów o usługi przewodnickie lub pilotarskie ze względu na to, że świadczeniem takich usług często zajmują się wcale nie przedsiębiorcy turystyczni, lecz osoby fizyczne zatrudnione na podstawie umowy o pracę lub zawierające umowy o usługi podobne do zlecenia bądź umowy o dzieło<sup>18</sup>.

<sup>16</sup> H. Zawistowska, *Podstawy prawa w turystyce*, Warszawa–Łódź 1999, s. 59.

<sup>17</sup> J. Gospodarek, *Prawo w turystyce*, Warszawa 2006, s. 22. Trzeba przy tym uwzględnić, że obecnie stosuje się w statystyce, ewidencji i dokumentacji oraz rachunkowości, jak również w urzędowych rejestrach i systemach informacyjnych administracji publicznej nową Polską Klasyfikację Działalności (PKD 2007), stanowiącą załącznik do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 24 grudnia 2007 r. w sprawie Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD), Dz. U. nr 251, poz. 1885 z późn. zm.

<sup>18</sup> Zob. bliżej: P. Cybula, *Podstawy prawne współpracy pilota wycieczek z organizatorem turystyki*, „Problemy Turystyki” 2006, nr 1-4; J. Gospodarek, *Prawo w turystyce...*, 2006, s. 262-264; A. Gościński, *Przewodnicy turystyczni i piloci w aktualnej sytuacji prawnej w Polsce (wybrane zagadnienia)*, [w:] Z. Kruczek (red.), *Pilotaż i przewodnictwo – nowe wyzwania. Materiały z II Forum Pilotażu i Przewodnictwa*, Kraków 2005, s. 65; J. Raciborski, *Kierunki nowelizacji ustawy o usługach turystycznych w zakresie przewodnictwa turystycznego i pilotażu wycieczek*, [w:] Z. Kruczek (red.), *Jakość usług w pilotażu i przewodnictwie. Materiały z IV Forum Pilotażu i Przewodnictwa*, Kraków 2009, s. 13 i n.



## 2. Odpowiedzialność kontraktowa i deliktowa organizatora turystyki

Jak wiadomo, pierwotna regulacja prawna zasad oraz zakresu odpowiedzialności kontraktowej organizatora turystyki w ustawie o u.t. była niepełna i w znacznym stopniu pozostawała w sprzeczności z ustaleniami dyrektywy 90/314/EWG z 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek<sup>19</sup>. Było to przedmiotem krytyki w nauce prawa<sup>20</sup>. Dokonane zmiany ustawy o u.t. doprowadziły do sytuacji, że obecnie podstawy prawne odpowiedzialności organizatora turystyki za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy o świadczenie usług turystycznych zawiera dodany art. 11a powołanej ustawy, który opiera tę odpowiedzialność na **zasadzie ryzyka**. Wyłączenie omawianej odpowiedzialności może nastąpić tylko w razie wykazania przez organizatora turystyki przynajmniej jednej z określonych w tej ustawie okoliczności zwalniających, ujętych w sposób zobiektywizowany. Należy do nich działanie lub zaniechanie klienta jako wyłączna przyczyna niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przez organizatora turystyki, działanie lub zaniechanie osób trzecich, nieuczestniczących w wykonywaniu usług przewidzianych w umowie, jeżeli tych działań lub zaniechań nie można było przewidzieć ani uniknąć, a także klasyczna okoliczność zwalniająca, jaką jest siła wyższa. Przy tym rozumienie pojęcia siły wyższej w prawie polskim jest bardziej rygorystyczne niż określone w dyrektywie 90/314/EWG<sup>21</sup>. Powoduje to poszerzenie zakresu odpowiedzialności organizatora turystyki w porównaniu z ustalonym w tej dyrektywie, co jest w pełni dopuszczalne w świetle jej art. 8, zezwalającego na to, aby prawo wewnętrzne w celu ochrony konsumenta zawierało ustalenia bardziej rygorystyczne niż wprowadzone przez tę dyrektywę.

Dla ochrony uczestników imprez turystycznych dodany w 2000 r. art. 11b ustawy o u.t. zakazuje w drodze umowy wyłączenia lub ograniczenia omawianej odpowiedzialności organizatora turystyki w drodze wyboru obcego prawa. Jednakże wiążąca Polskę **umowa międzynarodowa** może przewidywać **ograniczenie** odpowiedzialności kontraktowej organizatora turystyki. Oczywiście, powinna to być **ratyfikowana** umowa międzynarodowa, gdyż tylko taka jest – zgodnie z Konstytucją RP – źródłem prawa powszechnie obowiązującego<sup>22</sup>. Odesłanie do takiej umowy

<sup>19</sup> Dz. Urz. WE L 158 z 23 czerwca 1990 r.

<sup>20</sup> Zob. zwłaszcza: E. Łętowska, *Prawo umów konsumenckich*, Warszawa 2002, s. 392 i n., oraz M. Nesterowicz, *Usługi turystyczne*, „Państwo i Prawo” 1999, nr 12, s. 51 i n.

<sup>21</sup> Zob. bliżej: E. Łętowska, *Europejskie prawo umów konsumenckich*, Warszawa 2004, s. 336; K. Wesołowski, *Ochrona prawna klienta korzystającego z usług turystycznych w prawie polskim na tle regulacji Unii Europejskiej*, „Ekonomiczne Problemy Turystyki” 2002, nr 1, s. 185. Za szerszym interpretowaniem pojęcia siły wyższej ma gruncie prawa polskiego opowiada się K. Sondel, *Opieka nad klientem jako obowiązek organizatora turystyki (wybrane zagadnienia)*, [w:] P. Cybula (red.), *Transformacje prawa turystycznego*, Kraków 2009, s. 99.

<sup>22</sup> J. Gospodarek, *Prawo w turystyce...*, 2006, s. 380.

pełni w istocie funkcję informującą o możliwości istnienia wyjątków od zasady odpowiedzialności organizatora turystyki<sup>23</sup>. Jednak niepowołanie w umowie o imprezę turystyczną ratyfikowanej umowy międzynarodowej, przewidującej określone wyłączenia lub ograniczenia odpowiedzialności organizatora turystyki bądź też uczynienie tego w sposób jedynie ogólny, może spowodować szerszy zakres odpowiedzialności odszkodowawczej danego organizatora<sup>24</sup>. Tego rodzaju konwencyjne ograniczenia odpowiedzialności cywilnej są przedmiotem bliższej analizy w punktach 4. i 6. niniejszego opracowania. Należy podkreślić, że M. Nesterowicz wykazuje, iż odpowiedzialność organizatora turystyki za szkody na mieniu nie powinna być przy tym dalej idąca niż odpowiedzialność podwykonawców, w tym zagranicznych usługodawców, jakimi są przewoźnicy, hotelarze, prowadzący kempingi, parkingi, przechowalnie bagażu itp.<sup>25</sup>.

Szczególnego podkreślenia wymaga wprowadzona do ustawy o u.t. w 2000 r. możliwość **ograniczenia** odpowiedzialności organizatora turystyki za niewykonanie lub nienależyte wykonanie usług w czasie imprezy turystycznej do **dwukrotności ceny** danej imprezy turystycznej względem każdego klienta. Jak zauważa K. Wesołowski<sup>26</sup>, w istocie chodzi tutaj o ograniczenie wysokości odszkodowania, a nie ograniczenie odpowiedzialności. Zgodnie z art. 11b ust. 4 omawianej ustawy takie ograniczenie nie może dotyczyć szkód na osobie. Nie narusza to ustaleń dyrektywy 90/314/EWG, które co do szkód innych niż na osobie pozwalają na wprowadzenie w prawie wewnętrznym możliwości umownego ograniczenia wysokości odszkodowania, byle ograniczenie takie nie było nierozsądne<sup>27</sup>. Warunek ten spełnia regulacja ustawy o u.t. Oczywiście, nic nie stoi na przeszkodzie, aby organizator turystyki w umowach z klientami ograniczał swoją odpowiedzialność w tym zakresie do trzykrotności ceny imprezy turystycznej<sup>28</sup>.

Trzeba zaznaczyć, że szkoda wyrządzona klientowi w razie nienależytego wykonania zobowiązania przez organizatora turystyki niekiedy obejmuje także **utrącony wypoczynek** czy **brak zadowolenia** z udziału w imprezie turystycznej. Trafna wydaje się sugestia E. Łętowskiej o potrzebie szerszego stosowania przez sądy

---

<sup>23</sup> N. Żytkiewicz, *Ograniczenie odpowiedzialności organizatora turystyki z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy o imprezę turystyczną na podstawie umowy międzynarodowej*, [w:] P. Cybula, J. Raciborski (red.), *Turystyka a prawo. Aktualne problemy legislacyjne i konstrukcyjne*, Sucha Beskidzka–Kraków 2008, s. 140.

<sup>24</sup> Zob. bliżej tamże, s. 142-144.

<sup>25</sup> M. Nesterowicz, *Odpowiedzialność biura podróży za osoby trzecie*, [w:] M. Pyziak-Szafnicka (red.), *Odpowiedzialność cywilna. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Adama Szpunara*, Kraków 2004, s. 377-380.

<sup>26</sup> K. Wesołowski, wyd. cyt., s. 186.

<sup>27</sup> Sformułowanie to jest nieprecyzyjne i prowadzi do różnych ustaleń w prawie poszczególnych państw członkowskich UE; zob. w tej kwestii: H. Zawistowska, *Ochrona konsumenta imprez turystycznych w prawie UE i państw członkowskich*, [w:] P. Cybula, J. Raciborski (red.), wyd. cyt., s. 34-36.

<sup>28</sup> Zob. P. Cybula, *Umowa o imprezę turystyczną*, Warszawa 2005, s. 90.

art. 322 k.p.c.<sup>29</sup>, który w sprawach o naprawienie szkody umożliwia sądowi – który uzna, że ściśle udowodnienie wysokości żądania jest niemożliwe lub utrudnione – zasądzić odpowiednią sumę według swej oceny opartej na rozważeniu wszystkich okoliczności sprawy. Takie **zryczałtowane** odszkodowanie odpowiada swoistym cechom usług turystycznych<sup>30</sup>.

Przełomową rolę w zakresie orzekania przez sądy w sprawach o **zmarowany urlop** podczas imprezy turystycznej spełnił niewątpliwie znany wyrok ETS z 12 marca 2002 r. w sprawie C-168/00 Simone Leitner v. TUI Deutschland<sup>31</sup>. Trybunał ten uznał, że skoro celem dyrektywy 90/314/EWG jest ochrona interesów konsumentów w związku z urlopem, to muszą oni mieć zapewnioną możliwość domagania się odszkodowania za **szkodę niemajątkową**, jaką jest utrata przyjemności z pobytu na wczasach i niemożność odpowiedniego wykorzystania urlopu. Każda bowiem inna interpretacja pojęcia „szkoda” stawia pod znakiem zapytania cel powołanej dyrektywy i stanowisko to jest na ogół akceptowane przez przedstawicieli polskiej nauki prawa<sup>32</sup>. Przy tym na szczególne podkreślenie zasługuje stanowisko M. Nesterowicza, że polski sąd rozpatrując sprawę o roszczenia odszkodowawcze za zmarowany urlop, powinien przyznać zadośćuczynienie pieniężne w ramach odpowiedzialności kontraktowej, interpretując art. 471 k.c. zgodnie z wykładnią art. 5 dyrektywy 90/314/EWG, dokonaną przez ETS w powołanej sprawie<sup>33</sup>. Na przyszłość wymaga

<sup>29</sup> E. Łętowska, *Prawo umów konsumenckich...*, s. 512.

<sup>30</sup> J. Gospodarek, *Prawo w turystyce...*, 2006, s. 382.

<sup>31</sup> Zbiory Orzecznictwa ETS 2002, s. I-02631.

<sup>32</sup> Zob. bliżej: M. Nesterowicz, *Zadośćuczynienie pieniężne za „zmarowany urlop” podczas wycieczki turystycznej*, „Państwo i Prawo” 2002, z. 10, s. 77 i n.; tenże, *Zadośćuczynienie pieniężne ex contractu i przy zbiegu z odpowiedzialnością ex delicto*, „Państwo i Prawo” 2007, z. 1, s. 24-25; tenże, *Prawo turystyczne*, Warszawa 2009, s. 97-102; J. Luzak, K. Osajda, *Odpowiedzialność za zmarowany urlop w prawie polskim*, „Kwartalnik Prawa Prywatnego” 2005, z. 2, s. 305-353; M. Ciemiński, *Naprawienie uszczerbku polegającego na utraconej przyjemności z podróży*, „Kwartalnik Prawa Prywatnego” 2005, z. 2, s. 355-391; I. Kuska-Żak, *Odpowiedzialność organizatora turystyki za szkodę niemajątkową powstałą na skutek niewykonania lub nienależytego wykonania umowy o imprezę turystyczną*, [w:] P. Cybula, J. Raciborski (red.), wyd. cyt., s. 123-138.

<sup>33</sup> M. Nesterowicz, *Zadośćuczynienie pieniężne za „zmarowany urlop”...*, s. 77; tenże, *Prawo turystyczne...*, s. 102. Szerzej na temat konsekwencji tego wyroku ETS w prawie polskim zob., oprócz prac powołanych w przypisie poprzednim, również M. Adamczak-Retecka, *Zakres pojęcia „szkoda” w prawie wspólnotowym – glosa do wyroku TS z dnia 12 marca 2002 wydanego w sprawie C-168/00 Simone Leitner v. TUI Deutschland GmbH & Co. KG*, „Gdańskie Studia Prawnicze – Przegląd Orzecznictwa” 2005, nr 1-2, s. 243-252; M. Boszko, *Wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie Leitner. Odszkodowanie za szkodę niematerialną oraz model odpowiedzialności odszkodowawczej w dyrektywie w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek. Glosa*, „Transformacje Prawa Prywatnego” 2007, nr 1, s. 29-62; U. Walczak, *Uwagi de lege lata i de lege ferenda na temat zasad odpowiedzialności kontraktowej w świetle orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z 12 marca 2002 r. w sprawie Simone Leitner v. TUI GmbH&Co*, „Transformacje Prawa Prywatnego” 2006, nr 2, s. 109-129; też, *Geneza problemu w prawie europejskim i pojęcie szkody niemajątkowej*, „Transformacje Prawa Prywatnego” 2007, nr 1, s. 101-160; K. Włodarska-Dziurzyńska, *Sankcje w prawie konsumenckim na przykładzie wybranych umów*, Warszawa 2009, s. 340 i n. Już w trakcie druku tego opra-

to zmiany obecnego stanu prawnego w Polsce, który nie dopuszcza kontraktowych roszczeń o zadośćuczynienie pieniężne, poprzez odpowiednie uzupełnienie ustawy o u.t.<sup>34</sup>

Odpowiedzialność kontraktowa organizatora turystyki obejmuje swoim zakresem również szkody poniesione przez uczestników w razie **utraty** lub **uszkodzenia** ich **bagażu**. Występujące nieraz w umowach o wycieczkę klauzule zmierzające do uchylecia odpowiedzialności organizatorów za tego rodzaju szkody w mieniu uczestników trzeba uznać za nieważne z mocy prawa<sup>35</sup>. Zgodnie z art. 474 k.c., organizator wycieczki jako dłużnik jest wszak odpowiedzialny za działania i zaniechania osób, z których pomocą zobowiązanie wykonuje, jak też osób, którym wykonanie zobowiązania powierza. W świetle zaś art. 58 §1 k.c. umowa sprzeczna z ustawą lub mająca na celu jej obejście jest nieważna<sup>36</sup>. Trzeba więc stwierdzić, że przez cały czas trwania wycieczki jej organizator nie może uchylić się od odpowiedzialności za bagaż uczestników.

Jeśli chodzi o bagaż pozostający pod nadzorem uczestnika imprezy turystycznej, to organizator turystyki ponosi odpowiedzialność w tym zakresie tylko w razie wykazania przez poszkodowanego uczestnika **winy** własnej organizatora lub osób, którymi się posługuje, albo którym powierza wykonanie usługi. Natomiast w razie umieszczenia bagażu w miejscu wskazanym przez organizatora imprezy turystycznej lub osobę działającą w jego imieniu, bądź powierzenia takiej osobie albo podwykonawcy, to odpowiedzialność organizatora za utratę lub uszkodzenie takiego bagażu jest oparta na zasadzie **winy domniemanej**<sup>37</sup>. Przy tym w sytuacji wniesienia bagażu uczestnika imprezy turystycznej do hotelu lub podobnego zakładu, niezależnie od odpowiedzialności utrzymującego taki zakład, także organizator turystyki może być w pociągnięty do odpowiedzialności za utratę lub uszkodzenie rzeczy wniesionych przez uczestnika danej imprezy, jeśli danemu organizatorowi lub osobom działającym w jego imieniu można postawić zarzut **winy w wyborze** zakładu hotelarskiego albo co do braku poinformowania uczestników o możliwości oddania pieniędzy

---

cowania dominujące stanowisko doktryny w sprawie roszczeń dotyczących tzw. zmarnowanego urlopu znalazło wyraz w uchwale Sądu Najwyższego z 19 listopada 2010 r. (III CZP 79/10, OSNC 2011, nr 4, poz. 41). Uchwała ta uznała, że przepis art. 11a ust. 1 ustawy o u.t. może być podstawą odpowiedzialności organizatora turystyki za szkodę niemajątkową klienta w postaci tzw. zmarnowanego urlopu. Sąd Najwyższy podkreślił, że wskazany przepis szczególnie w stosunku do art. 471 k.c. powinien być poddany wykładni pronijniej, zgodnej z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości UE.

<sup>34</sup> N. Nesterowicz, *Zadośćuczynienie pieniężne ex contractu...*, s. 25; K. Włodarska-Dziurzyńska, wyd. cyt., s. 489-491.

<sup>35</sup> Zob. P. Cybula, *Umowa o imprezę turystyczną...*, 2005, s. 91; tenże, *Umowa o imprezę turystyczną w praktyce biur podróży*, [w:] P. Cybula (red.), *Prawo w praktyce biur podróży*, Warszawa 2006, s. 127-128; A. Grzesiek, *Niedozwolone klauzule w umowach o imprezę turystyczną we wspólnotowym i polskim prawie ochrony konsumenta*, Kraków 2008, s. 97-99.

<sup>36</sup> M. Nesterowicz, *Prawo turystyczne...*, s. 90 i 92.

<sup>37</sup> Zob. w tych kwestiach: M. Nesterowicz, tamże, s. 91-93; J. Gospodarek, *Prawo w turystyce...*, 2006, s. 384.

i wartościowych rzeczy do depozytu hotelowego. W orzecznictwie w tego rodzaju sprawach dominuje tendencja rozszerzająca zakres odpowiedzialności organizatora turystyki za utracony lub uszkodzony bagaż uczestników wycieczki, wniesiony do hotelu lub podobnego zakładu<sup>38</sup>.

Na zakres odpowiedzialności cywilnej organizatora turystyki wpływa ponadto ciążyący na nim obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom imprezy turystycznej oraz obowiązek pieczy nad nimi. Niewykonanie tych obowiązków może doprowadzić do **śmierci, uszkodzenia ciała** lub **rozstroju zdrowia** uczestnika imprezy turystycznej i powodować **odpowiedzialność kontraktową** organizatora turystyki wynikającą z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania umownego. Tego rodzaju szkody na osobie uczestnika imprezy turystycznej mogą być jednak spowodowane również czynem niedozwolonym organizatora turystyki, osób działających w jego imieniu bądź osób, którym powierzył on wykonanie zobowiązania. Dochodzenie w takiej sytuacji **roszczeń deliktowych** w stosunku do organizatora turystyki jest z reguły mniej korzystne dla poszkodowanego niż roszczeń kontraktowych, gdyż jest oparte na **zasadzie winy**, a organizator turystyki może dość łatwo wykazać, że nie ponosi winy w wyborze osób, którym powierzył wykonanie określonych czynności<sup>39</sup>. Inaczej jest tylko wtedy, gdy organizator turystyki jest zarazem przewoźnikiem samochodowym i ponosi odpowiedzialność deliktową za śmierć lub uszkodzenie ciała osób przewożonych autokarem na **zasadzie ryzyka**. Toteż orzecznictwo sądowe skłania się do uznania, że art. 429 k.c., dotyczący odpowiedzialności deliktowej za cudze czyny, nie znajduje zastosowania do sytuacji, gdy przedsiębiorca będący organizatorem imprezy turystycznej powierza podwykonawcom wykonanie poszczególnych usług turystycznych<sup>40</sup>.

Szczególony problem stanowi zakres odpowiedzialności organizatora turystyki za tzw. **wycieczki fakultatywne**. W literaturze przedmiotu został wyrażony pogląd, że w odniesieniu do wycieczki fakultatywnej należy odpowiednio stosować przepisy prawne dotyczące imprezy turystycznej<sup>41</sup>. W praktyce występują tutaj różne sytuacje i organizator turystyki może być zarazem organizatorem wycieczki fakultatywnej albo działać w tym zakresie tylko jako agent innego organizatora, bądź też w ogóle nie włączać takiej dodatkowej wycieczki do organizowanej przez siebie imprezy turystycznej. W tym pierwszym wypadku odpowiedzialność organizatora turystyki za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy w zakresie dotyczącym wycieczki fakultatywnej jest oparta na **zasadzie ryzyka**. Przy tym znane jest orzeczenie Sądu Apelacyjnego w Warszawie zasądzające zadośćuczynienie pieniężne za brak wy-

<sup>38</sup> Zob. M. Nesterowicz, tamże, s. 91-95; J. Gospodarek, tamże, s. 385.

<sup>39</sup> M. Nesterowicz, *Umowa o podróż*, [w:] J. Rajska (red.), *System Prawa Prywatnego*, t. VII, *Prawo zobowiązań. Część szczegółowa*, Warszawa 2003, s. 646.

<sup>40</sup> M. Nesterowicz, *Prawo turystyczne...*, s. 87-88; J. Gospodarek, *Prawo w turystyce...*, 2006, s. 390.

<sup>41</sup> K. Sondel, *Problematyka tzw. wycieczek fakultatywnych a cywilnoprawna odpowiedzialność organizatora turystyki względem klienta*, [w:] P. Cybula, J. Raciborski (red.), wyd. cyt., s. 176.



cieczki fakultatywnej<sup>42</sup>. Wyłączenie odpowiedzialności biura podróży za wycieczki fakultatywne może być uznane za niedozwoloną klauzulę umowną, jeśli takie wycieczki należą do usług przewidzianych w umowie<sup>43</sup>. Natomiast w razie działania w charakterze agenta innego organizatora znajdują zastosowanie **ogólne zasady** kodeksu cywilnego<sup>44</sup>. Z kolei w sytuacji ograniczenia się przez organizatora turystyki wyłącznie do informacji o możliwości skorzystania z wycieczek fakultatywnych na podstawie umów zawieranych z lokalnymi biurami podróży, odpowiedzialność danego organizatora może wystąpić jedynie wtedy, gdyby wprowadził klienta w błąd co do oferowania takich wycieczek fakultatywnych<sup>45</sup>. Byłaby to odpowiedzialność cywilna oparta na ogólnej **zasadzie winy**.

Odrębnie trzeba też wspomnieć o zasadach odpowiedzialności cywilnej organizatora tzw. **wypraw partnerskich**. Termin ten budzi wątpliwości i w praktyce jest często stosowany w odniesieniu do wypraw komercyjnych w rejony górskie. Organizatorzy tego rodzaju wypraw z reguły zaznaczają, że nie ponoszą odpowiedzialności za bezpieczeństwo uczestników. Nie można się z tym zgodzić, gdyż organizator wyprawy partnerskiej o celu komercyjnym ma status organizatora turystyki<sup>46</sup> i w konsekwencji jego odpowiedzialność kontraktowa jest oparta na **zasadzie ryzyka**, zgodnie z omówionymi ustaleniami ustawy o u.t. Za niedozwolone postanowienie umowne należy uznać klauzulę umowy wyłączającą lub ograniczającą odpowiedzialność takiego organizatora za szkody osobowe uczestnika wyprawy partnerskiej<sup>47</sup>.

### 3. Odpowiedzialność kontraktowa pośrednika turystycznego i agenta turystycznego

Działalność pośrednika turystycznego i agenta turystycznego zaliczana jest do **usług pośrednictwa**. Warto zaznaczyć, że określenie „pośrednictwo” nie jest konsekwentnie używane w ustawodawstwie i w języku prawnym nie ma jednego znaczenia<sup>48</sup>. Ma to wpływ na uregulowania prawne odpowiedzialności cywilnej pośredników, wprowadzone w ustawach szczególnych. Potwierdzają to ustalenia ustawy o u.t., które w sposób specyficzny konstruują pojęcie pośrednika turystycznego, a także pojęcie agenta turystycznego, zawężone w stosunku do kodeksowej definicji umo-

---

<sup>42</sup> Zob. sygn. V CA2387/05 wyroku powołanego przez M. Nesterowicza, *Zadośćuczynienie pieniężne ex contractu...*, s. 25, przyp. 18.

<sup>43</sup> Zob. w tych kwestiach: A. Grzesiek, wyd. cyt., s. 99-100.

<sup>44</sup> K. Sondel, *Problematyka tzw. wycieczek fakultatywnych...*, s. 179. Zob. w tych kwestiach następny punkt tego opracowania.

<sup>45</sup> Tamże.

<sup>46</sup> Przekonujące są argumenty D. Wolskiego, *Prawne uwarunkowania tzw. wypraw partnerskich*, [w:] P. Cybuła, J. Raciborski (red.), wyd. cyt., s. 261 i n.

<sup>47</sup> Zob. w tych kwestiach D. Wolski, tamże, s. 270-273.

<sup>48</sup> Podkreśla to J. Pokrzywniak, *Umowy zawierane przez brokera ubezpieczeniowego*, [w:] A. Koch, J. Napierała (red.), *Umowy w obrocie gospodarczym*, Kraków 2006, s. 192.

wy agencyjnej<sup>49</sup>. Sytuację komplikują jeszcze bardziej postanowienia dyrektywy 90/314/EWG, przewidujące w art. 5, że za należyte wykonanie zobowiązań wynikających z umowy o imprezę turystyczną ponosi odpowiedzialność nie tylko organizator, ale i tzw. **sprzedawca podróży turystycznej** („punkt sprzedaży detalicznej”) przygotowanej przez organizatora. Natomiast ustawa o usługach turystycznych odnosi swoje ustalenia do organizatorów turystyki i pośredników turystycznych. Jak słusznie zauważa M. Nesterowicz, nie ma tutaj rozbieżności, a tylko brak precyzji powołanej dyrektywy, która nie określa roli, w jakiej występuje taki sprzedawca<sup>50</sup>. Może on być **organizatorem** zawierającym umowę o imprezę turystyczną albo tylko **pośrednikiem** klienta przy zawieraniu tej umowy z organizatorem, bądź jest **agentem** organizatora, działającym na podstawie umowy agencyjnej<sup>51</sup>. W ujęciu ustawy o usługach turystycznych pośrednik turystyczny jest rozumiany stosunkowo wąsko, jako przedsiębiorca wykonujący na zlecenie klienta czynności faktyczne i prawne związane z zawieraniem umów o świadczenie usług turystycznych. Może on pośredniczyć w zawieraniu umów o świadczenie wszelkich usług turystycznych, a nie tylko umów o imprezę turystyczną. Ważne jest, aby taki pośrednik był świadomy, że przyjmując zlecenie na dokonanie czynności związanych z zawarciem umowy o pojedynczą usługę turystyczną, działa na rzecz usługi, która ma być świadczona w związku z wyjazdem turystycznym<sup>52</sup>. W razie pośredniczenia przy zawieraniu umów o usługi przewozowe w praktyce niekiedy występują wątpliwości co do charakteru działania pośrednika<sup>53</sup>.

Konsekwencją szczególnego położenia prawnego pośrednika turystycznego jest to, że **zasada** i **zakres** jego odpowiedzialności cywilnej są na ogół **inne** niż w przypadku organizatora turystyki (działa on we własnym imieniu, podczas gdy pośrednik turystyczny – z reguły w imieniu klienta i w jego interesie). Skoro taki podmiot jedynie pośredniczy – poprzez różne czynności faktyczne i prawne – na zlecenie klienta w zawarciu umowy o świadczenie usług turystycznych, to w konsekwencji podmiot ten zazwyczaj nie ponosi odpowiedzialności za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania powstałego z tej umowy, gdyż taka odpowiedzialność spoczywa na organizatorze turystyki. Odpowiedzialność pośrednika turystycznego jest ograniczona do **należytego wykonania** przyjętego zlecenia klienta. Oznacza to, zgodnie z art. 12 i art. 13 ust. 1 ustawy o u.t., obowiązek udostępnienia klientom odpowiednich informacji pisemnych o proponowanych imprezach turystycznych i poszczególnych usługach turystycznych. Te obowiązki informacyjne są ujęte identycznie jak w przypadku organizatora turystyki. Ich niewykonanie przez pośrednika turystycznego może prowadzić do dochodzenia przez klienta roszczeń odszkodowawczych, opartych na zasadzie **domniemania winy**<sup>54</sup>.

<sup>49</sup> Zob. J. Raciborski, wyd. cyt., s. 40-44.

<sup>50</sup> M. Nesterowicz, *Umowa o podróż...*, s. 622-623.

<sup>51</sup> Tamże, s. 623.

<sup>52</sup> Podkreśla to J. Raciborski, wyd. cyt., s. 41.

<sup>53</sup> Zob. tamże, s. 42.

<sup>54</sup> Zob. J. Gospodarek, *Prawo w turystyce...*, 2006, s. 386-387.

Jeśli na zlecenie klienta pośrednik turystyczny zawiera umowę z organizatorem turystyki za granicą o organizację imprezy turystycznej lub o świadczenie pojedynczej usługi turystycznej, wówczas do świadczonych usług turystycznych znajdują zastosowanie przepisy prawa obcego, które mogą nie zapewniać klientowi odpowiedniej ochrony jego praw. O tego rodzaju sytuacji pośrednik turystyczny powinien poinformować klienta jeszcze przed zawarciem umowy o świadczenie usług turystycznych, gdyż tego wymaga staranność zawodowa, jakiej należy od niego oczekiwać<sup>55</sup>. Brak takiego ostrzeżenia daje klientowi możliwość dochodzenia roszczeń odszkodowawczych w stosunku do pośrednika turystycznego o naprawienie poniesionej szkody w takim zakresie, w jakim zagraniczny organizator turystyki jej nie pokrył. Jest to odpowiedzialność oparta na zasadzie **domniemanía winy**<sup>56</sup>.

Z kolei **agent turystyczny**, z racji stałego pośredniczenia przy zawieraniu z klientami umów o świadczenie usług turystycznych oraz zawierania tego typu umów w imieniu organizatora turystyki lub innego usługodawcy, ponosi odpowiedzialność odszkodowawczą w znacznie **węższym zakresie** niż organizatorzy turystyki oraz podmioty świadczące poszczególne usługi turystyczne. Właściwie odpowiada on jedynie w stosunkach z przedsiębiorcami, na rzecz których działa, za **brak należytej staranności** przy pośredniczeniu lub zawieraniu wskazanych umów. Oczywiście, tę wymaganą staranność określa się z uwzględnieniem zawodowego charakteru prowadzonej działalności agencji<sup>57</sup>.

Agent turystycznego nie wiąże z klientem żaden stosunek umowny, gdyż działa on na rzecz innych przedsiębiorców będących usługodawcami i to oni wchodzi w stosunki zobowiązaniowe z klientami w wyniku zawartych umów o świadczenie usług turystycznych. To organizator turystyki i inni usługodawcy, na których rzecz działa agent turystyczny, ponoszą odpowiedzialność odszkodowawczą wobec klienta<sup>58</sup>. Właśnie przewoźnik lub przedsiębiorca hotelarski, na których rzecz lub w których imieniu umowa została przez agenta zawarta, odpowiadają z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania danej umowy i znajduje to wyraz w orzecznictwie sądowym<sup>59</sup>. Aby biuro podróży działające jako agent turystyczny nie ponosiło odpowiedzialności za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy zawartej za jego pośrednictwem z organizatorem turystyki lub innym usługodawcą, konieczne jest wyraźne poinformowanie klienta o tym, że działa ono w charakterze agenta, a nie we własnym imieniu. Niespełnienie tego warunku jest od dawna w orzecznictwie sądowym uznawane za powodujące zawarcie danej umowy przez samego agenta turystycznego i rodzące jego odpowiedzialność kontraktową wobec klienta<sup>60</sup>.

---

<sup>55</sup> W kwestiach oceny starannego zachowania się dłużnika zob.: M. Sośniak, *Należyta staranność*, Katowice 1980, s. 186 i n.

<sup>56</sup> Zob. J. Gospodarek, *Prawo w turystyce...*, 2006, s. 387.

<sup>57</sup> Zob. M. Sośniak, *Należyta staranność...*, s. 186 i n.

<sup>58</sup> M. Nesterowicz, *Prawo turystyczne...*, s. 52-54.

<sup>59</sup> Zob. tamże, s. 53-54.

<sup>60</sup> Tamże, s. 54-55.



Działania agenta turystycznego wprowadzające klientów w błąd obecnie podlegają zmienionym ustaleniom art. 10b i art. 19a ustawy o u.t. Przepisy te przewidują, że przedsiębiorca występujący wobec klientów jako agent turystyczny **odpowiada** za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy o świadczenie usług turystycznych tak **jak organizator turystyki**, jeżeli w umowach zawieranych z klientami nie wskazuje jednoznacznie właściwego, reprezentowanego przez siebie organizatora turystyki albo zawiera umowy o organizowanie imprez turystycznych na rzecz przedsiębiorcy zagranicznego, który nie jest uprawniony do zawierania umów z klientami na terytorium Polski, bądź też mamy do czynienia z działaniem bez ważnej umowy agencyjnej lub z przekroczeniem jej zakresu<sup>61</sup>. Trzeba wówczas uznać, że stroną zawartej z klientem umowy o świadczenie usług turystycznych jest przedsiębiorca działający formalnie jako agent turystyczny bądź też podający się za takiego agenta. W takiej sytuacji dany przedsiębiorca ponosi odpowiedzialność odszkodowawczą z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy o świadczenie usług turystycznych opartą na **zasadzie ryzyka**<sup>62</sup>.

#### 4. Odpowiedzialność kontraktowa i deliktowa przedsiębiorcy hotelarskiego (hotelarza)

Przedsiębiorca hotelarski ponosi odpowiedzialność odszkodowawczą opartą na różnych podstawach i zasadach oraz w stosunkowo szerokim zakresie. Tradycyjnie odpowiedzialność ta wiąże się przede wszystkim z wnoszeniem różnych rzeczy do hoteli i podobnych zakładów przez gości hotelowych. Rzeczy te wymagają szczególnej ochrony prawnej ze względu na brak możliwości sprawowania stałej pieczy nad nimi przez gości hotelowych i jest uzasadnione, aby odpowiedzialność za utratę lub uszkodzenie takich rzeczy ponosili przedsiębiorcy świadczący zarobkowo usługi hotelarskie. Właśnie taką **zaostrzoną** – w porównaniu z ogólnymi zasadami odpowiedzialności ustalonymi w kodeksie cywilnym – odpowiedzialność hotelarzy przewidują ustalenia tytułu XXIX k.c. Wynika to z masowości usług hotelarskich, ich znaczenia społecznego dla rozwoju różnych form turystyki, jak również z tradycji specjalnych regulacji prawnych tych zagadnień, przejętej z prawa rzymskiego do ustawodawstw wielu państw<sup>63</sup>.

---

<sup>61</sup> Zob. art. 19a ustawy o u.t. w brzmieniu nadanym przez ustawę z dnia 29 kwietnia 2010 r. o zmianie ustawy o usługach turystycznych oraz o zmianie ustawy – Kodeks wykroczeń (Dz. U. nr 106, poz. 672).

<sup>62</sup> Co do poprzedniego stanu prawnego zob.: J. Gospodarek, *Prawo w turystyce...*, 2006, s. 388-389. Szerzej zob. E. Rott-Pietrzyk, *Agent turystyczny jako rzekomy pełnomocnik organizatora turystyki*, [w:] P. Cybula, J. Raciborski (red.), wyd. cyt., s. 101 i n.

<sup>63</sup> Zob. bliżej: M. Nesterowicz, A. Rembieliński, *Odpowiedzialność cywilna zakładu hotelarskiego za rzeczy gości hotelowych*, Warszawa 1986, s. 14 i n.; ci sami, *Odpowiedzialność cywilna zakładu hotelarskiego*, Toruń 1995, s. 18 i n.; M. Nesterowicz, *Prawo cywilne USA*, Toruń 1999, s. 125 i n.

Warto podkreślić, że ta kodeksowa regulacja odpowiedzialności utrzymujących hotele i podobne zakłady została dostosowana do ustaleń Konwencji Europejskiej z 1962 r. o odpowiedzialności osób utrzymujących hotele za rzeczy wniesione przez gości hotelowych<sup>64</sup>. W rezultacie obecne uregulowanie kodeksowe odpowiedzialności przedsiębiorców hotelarskich jest mniej korzystne dla gości hotelowych w porównaniu z pierwotną regulacją, przewidującą w zasadzie nieograniczoną odpowiedzialność hotelarzy w tym zakresie<sup>65</sup>. Niestety, polski ustawodawca nie zdecydował się na wprowadzenie szerszego zakresu odpowiedzialności odszkodowawczej utrzymujących hotele i podobne zakłady, chociaż powołana konwencja na to pozwala<sup>66</sup>.

Omawiana odpowiedzialność przedsiębiorców hotelarskich jest odpowiedzialnością **ustawową**<sup>67</sup>. Mieści się w grupie przepisów regulujących odpowiedzialność kontraktową dłużnika, ale nie odnosi się do jednego nazwanego stosunku zobowiązaniowego. Dla powstania tej odpowiedzialności nie jest istotny fakt zawarcia umowy hotelowej ani jej ważność. Strony może wiązać inna umowa niż hotelowa, co ma miejsce zwłaszcza w zakładach podobnych do hotelu. Źródłem odpowiedzialności ustawowej nie jest bowiem umowa, lecz fakt wniesienia rzeczy do hotelu lub podobnego zakładu. Przy tym samo pojęcie rzeczy wniesionej jest rozumiane w sposób szeroki<sup>68</sup>.

Odpowiedzialność odszkodowawcza utrzymujących zarobkowo hotele i podobne zakłady za rzeczy wniesione przez gości jest odpowiedzialnością opartą na **zasadzie ryzyka**. Jest to odpowiedzialność również za przypadek, lecz nie absolutna. Obejmuje ona szkody wyrządzone przez pracowników hotelu, innych gości hotelowych, a także przez przypadkowe osoby „z ulicy”<sup>69</sup>. Zwalniają od niej okoliczności ustalone w art. 846 §1 k.c., których ciężar udowodnienia spoczywa na utrzymującym zarobkowo hotel lub podobny zakład. Do tych przesłanek egzoneracyjnych na-

<sup>64</sup> Dz. U. 1999, nr 22, poz. 197.

<sup>65</sup> Zob. M. Stec, *O odpowiedzialności prowadzącego hotel (kilka uwag na kanwie nowelizacji Kodeksu cywilnego i Prawa przewozowego)*, [w:] Z. Banaszczyk (red.), *Prace z prawa prywatnego. Księga pamiątkowa ku czci Sędziego Janusza Pietrzykowskiego*, Warszawa 2000, s. 279-298.

<sup>66</sup> M. Stec, tamże, s. 285 i n.; M. Nesterowicz, *Od nieograniczonej do ograniczonej odpowiedzialności hoteli za rzeczy gości hotelowych*, „Państwo i Prawo” 1995, z. 2, s. 57 i n.; J. Gudowski, [w:] *Komentarz do kodeksu cywilnego, Księga trzecia. Zobowiązania*, t. II, G. Bieniek (red.), Warszawa 1999, s. 436 i n.

<sup>67</sup> Tak Z. Radwański, *Odpowiedzialność, prawo zastawu i przedawnienie roszczeń utrzymujących hotele i podobne zakłady*, [w:] S. Grzybowski (red.), *System prawa cywilnego*, t. III, cz. 2, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1976, s. 634-635; M. Nesterowicz, A. Rembieliński, *Odpowiedzialność cywilna zakładu hotelarskiego...*, s. 62-64; M. Nesterowicz, *Odpowiedzialność, prawo zastawu i przedawnienie roszczeń utrzymujących hotele i podobne zakłady*, [w:] J. Rajski (red.), wyd. cyt., s. 657-658; J. Gudowski, wyd. cyt., s. 435, ale zob. też odmienne stanowisko K. Zagrobelnego, *Charakter prawny odpowiedzialności z art. 846 k.c.*, [w:] E. Gniewek (red.), *O źródłach i elementach stosunków cywilnoprawnych. Księga pamiątkowa ku czci prof. Alfreda Kleina*, Kraków 2000, s. 397 i n.

<sup>68</sup> J. Gospodarek, *Prawo w turystyce...*, 2006, s. 419-420, M. Nesterowicz, *Prawo turystyczne...*, s. 114-117.

<sup>69</sup> Zob. M. Nesterowicz, *Odpowiedzialność, prawo zastawu...*, s. 665.

leży powstanie szkody z właściwości rzeczy wniesionej, z powodu siły wyższej bądź wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby, która mu towarzyszyła, była u niego zatrudniona albo go odwiedzała. Przy tym awaria hotelowych urządzeń technicznych ani pożar w hotelu nie są oczywiście uznawane za siłę wyższą. Jeśli zaś chodzi o okoliczność zwalniającą w postaci winy poszkodowanego gościa hotelowego lub osoby towarzyszącej, odwiedzającej go albo przezeń zatrudnionej, to wina ta musi być wyłączną przyczyną szkody, np. w razie niezamknięcia drzwi pokoju hotelowego na klucz czy pozostawienia na noc otwartego okna w pokoju hotelowym na parterze<sup>70</sup>.

Zasada ryzyka nie znajduje zastosowania w odniesieniu do szkody wyrządzonej w pojeździe mechanicznym gościa hotelowego, rzeczach pozostawionych w takim pojeździe, a także żywych zwierzętach wprowadzonych przez gościa do hotelu lub podobnego zakładu. W świetle bowiem art. 846 §4 k.c. nie są to rzeczy wniesione przez gościa hotelowego. Niewątpliwie wyłączenie pojazdów mechanicznych z pojęcia rzeczy wniesionych do hotelu lub podobnego zakładu faworyzuje obecnie interesy hotelarzy. Odpowiedzialność bowiem hotelarza za samochód pozostawiony na parkingu hotelowym lub w garażu hotelowym zależy od zawarcia umowy przechowania w sposób wyraźny lub co najmniej dorozumiany i jest oparta na **zasadzie winy**<sup>71</sup>.

Warunkiem koniecznym zachowania roszczenia odszkodowawczego przez gościa hotelowego jest zawiadomienie o szkodzie utrzymującego hotel i to niezwłocznie po otrzymaniu wiadomości o niej. To ustalenie art. 847 k.c. wprowadza termin zawity podlegający ocenie sądu w kwestii, czy w danej sytuacji został dotrzymany. Niedochowanie warunku niezwłocznego zawiadomienia o szkodzie powoduje wygaśnięcie roszczenia bez możliwości jego przywrócenia. Skutek taki nie nastąpi tylko w sytuacji, gdy szkodę wyrządził swoim działaniem lub zaniechaniem utrzymujący zarobkowo hotel lub podobny zakład albo gdy przyjął rzecz na przechowanie.

Dostosowanie przepisów kodeksowych do ustaleń Konwencji Europejskiej z 1962 r. spowodowało zastąpienie dotychczasowej zasady nieograniczonej odpowiedzialności hotelarza za rzeczy wniesione przez gościa hotelowego zasadą odpowiedzialności **ograniczonej kwotowo**. To znaczące ograniczenie zakresu odpowiedzialności hotelu lub podobnego zakładu wprowadzone przez zmieniony art. 849 §1 k.c. ustala, że zakres obowiązku naprawienia szkody względem jednego gościa ogranicza się do wysokości **stokrotnej** należności za dostarczone mu mieszkanie, liczonej za jedną dobę, czyli opłaty za pokój za jedną dobę. Przy tym odszkodowanie za każdą rzecz nie może przekraczać **pięćdziesięciokrotnej** wysokości tej opłaty. Dzięki takiemu unormowaniu wysokość odszkodowania jest proporcjonalna do pobieranych opłat za pokój hotelowy i w konsekwencji w obiektach hotelarskich

<sup>70</sup> Zob. J. Gudowski, wyd. cyt., s. 438; M. Nesterowicz, *Odpowiedzialność, prawo zastawu...*, s. 681-682; tenże, *Prawo turystyczne...*, s. 126-129; J. Gospodarek, *Prawo w turystyce...*, 2006, s. 421.

<sup>71</sup> Zob. bliżej: M. Stec, *O odpowiedzialności prowadzącego hotel...*, s. 284-286; M. Nesterowicz, *Prawo turystyczne...*, s. 129-131.

wyższych kategorii odszkodowanie za rzeczy wniesione przez gości hotelowych jest odpowiednio wyższe<sup>72</sup>.

Zgodnie z art. 849 §2 k.c. wymienione ograniczenia odszkodowania nie znajdują zastosowania, gdy utrzymujący zarobkowo hotel lub podobny zakład przyjął rzeczy na przechowanie albo odmówił ich przyjęcia wbrew obowiązkowi w tym zakresie, bądź gdy szkoda wynikła z **winy umyślnej** lub **rażącego niedbalstwa** hotelarza lub osoby u niego zatrudnionej. Wskazany obowiązek przyjęcia na przechowanie odnosi się do pieniędzy, papierów wartościowych i cennych przedmiotów, a w szczególności kosztowności i przedmiotów mających wartość naukową lub artystyczną. Na ogół od rodzaju i kategorii obiektu hotelarskiego zależy zakres możliwości i zarazem obowiązku przyjmowania do depozytu rzeczy gości hotelowych<sup>73</sup>.

Należy podkreślić, że gdy gość hotelowy **wynajmuje sejf**, do którego ma wyłączny dostęp w pokoju hotelowym, to hotelarz nie jest przechowawcą, lecz wynajmującym. Nie ponosi on odpowiedzialności za rzeczy gościa hotelowego włożone do sejfu, z wyjątkiem sytuacji udowodnienia **winy** w zakresie nieprawidłowego działania sejfu. Natomiast w przypadku sejfu w recepcji hotelowej, do którego dostęp mają pracownicy hotelowi na zasadzie systemu „dwóch kluczy”, jest zawierana umowa sejfowa o charakterze mieszanym, która powoduje odpowiedzialność hotelarza jako przechowawcy na zasadzie **domniemania winy**<sup>74</sup>.

Przepisy kodeksowe wykluczają możliwość **wyłączenia** lub **ograniczenia** przez umowę lub ogłoszenie ustawowej **odpowiedzialności** hoteli i podobnych zakładów za rzeczy wniesione przez gości. Zgodnie z art. 846 §5 k.c. takie wyłączenie lub ograniczenie odpowiedzialności nie ma skutku prawnego. Zakaz klauzul umownych tego rodzaju został wprowadzony w celu niedopuszczenia do obchodzenia przepisów kodeksowych opierających na **zasadzie ryzyka** odpowiedzialność hotelarzy za utratę lub uszkodzenie rzeczy wniesionych przez gości hotelowych. Wskazane przepisy kodeksowe zawierają normy prawne o charakterze semiimperatywnym i nie zakazują **umownego zaostżenia odpowiedzialności** przedsiębiorcy hotelarskiego<sup>75</sup>.

Kodeksowe zasady odpowiedzialności przedsiębiorcy hotelarskiego za rzeczy wniesione przez gości hotelowych nie znajdują zastosowania do **prowadzącego kemping**. Tego rodzaju obiekt hotelarski nie jest hotelem ani podobnym zakładem. Poza szczególnymi sytuacjami oddania rzeczy na przechowanie prowadzącemu kemping jest on zobowiązany tylko do sprawowania ogólnego nadzoru nad bezpieczeństwem rzeczy należących do osób korzystających z kempingu<sup>76</sup>. Niewykonanie tego obowiązku może powodować jego odpowiedzialność kontraktową na zasadzie **domniemania winy** na podstawie art. 471 k.c. Nie jest też wykluczona odpowie-

<sup>72</sup> M. Nesterowicz, tamże, s. 120-121; J. Gospodarek, *Prawo w turystyce...*, 2006, s. 422.

<sup>73</sup> Zob. M. Nesterowicz, *Odpowiedzialność, prawo zastawu...*, s. 674; J. Gudowski, wyd. cyt., s. 443-444; M. Stec, *O odpowiedzialności prowadzącego hotel...*, s. 290-293.

<sup>74</sup> M. Nesterowicz, *Odpowiedzialność, prawo zastawu...*, s. 674-675.

<sup>75</sup> M. Stec, *O odpowiedzialności prowadzącego hotel...*, s. 282-283.

<sup>76</sup> M. Nesterowicz, *Prawo turystyczne...*, s. 150-151.

działność deliktowa prowadzącego kemping na ogólnej zasadzie winy z art. 415 k.c. Należy podkreślić, że odpowiedzialność cywilna prowadzącego kemping za szkody, które może ponieść osoba korzystająca z kempingu, jest zdecydowanie ograniczona w porównaniu z kodeksową odpowiedzialnością hotelarza za rzeczy wniesione. Prowadzący kemping może przy tym w regulaminie lub umowie **wyłączyć** swoją **odpowiedzialność** za rzeczy osób korzystających z kempingu z powołaniem się na art. 473 §2 k.c., co zwłaszcza może dotyczyć pieniędzy, kosztowności i innych cennych rzeczy<sup>77</sup>.

Zasady odpowiedzialności hotelarza za rzeczy wniesione nie znajdują również zastosowania do prowadzącego pole biwakowe. Ochrona rzeczy należących do osób korzystających z **pól biwakowych** należy do samych zainteresowanych. Prowadzący pole biwakowe nie ponosi odpowiedzialności przewidzianej w art. 846 i nast. k.c., gdyż tego rodzaju obiekt hotelarski nie jest hotelem ani podobnym zakładem. Obowiązkiem prowadzącego jest głównie zapewnienie czystości na terenie pola biwakowego i utrzymanie jego urządzeń w bezpiecznym stanie. Toteż dochodzenie roszczeń przez osobę korzystającą z pola biwakowego może być oparte tylko na **zasadzie winy** w ramach reżimu odpowiedzialności deliktowej przewidzianej w art. 415 k.c.<sup>78</sup>

Odrębnie jest uregulowana odpowiedzialność przedsiębiorcy hotelarskiego za **szkody osobowe** gości hotelowych. Hotelarz ma obowiązek zapewnić bezpieczeństwo gościom hotelowym zarówno podczas ich pobytu w budynku hotelowym, jak również na całym terenie należącym do danego obiektu hotelarskiego. Obowiązek starannego działania wchodzi w zakres zawartej umowy hotelowej. O odpowiedzialności przedsiębiorcy hotelarskiego za szkody osobowe gości hotelowych można mówić tylko w razie wykazania **winy** danego przedsiębiorcy lub osób, którymi się posługuje przy wykonaniu umowy. Wina może zostać wykazana zwłaszcza w razie np. nienależytego zabezpieczenia obiektu hotelarskiego przed pożarem, zaniedbań stanu wind, schodów, okien, dachów itp., nienależytego sprzątnięcia pokoi, korytarzy i innych pomieszczeń, nieodpowiedniego stanu urządzeń sanitarnych i braku odpowiedniej dbałości o nie, a także w sytuacji dopuszczenia do poruszania się po terenie hotelowym niebezpiecznych zwierząt albo osób zagrażających życiu lub zdrowiu gości hotelowych<sup>79</sup>.

Jeśli w tego rodzaju sytuacjach zostanie wyrządzona tzw. szkoda na osobie gościa hotelowego, to może on dochodzić stosownego odszkodowania od przedsiębiorcy hotelarskiego zarówno z tytułu odpowiedzialności kontraktowej, jak i odpowiedzialności deliktowej. Możliwy bowiem jest tutaj **zbieg roszczeń** kontraktowych i deliktowych, co przewiduje art. 443 k.c.<sup>80</sup> W zależności od konkretnej sytuacji

<sup>77</sup> Tamże, s. 151.

<sup>78</sup> Tamże, s. 149-150.

<sup>79</sup> J. Gospodarek, *Prawo w turystyce...*, 2006, s. 424-425.

<sup>80</sup> M. Nesterowicz, *Prawo turystyczne...*, s. 142. Zob. też tenże, *Odpowiedzialność cywilna hotelu za bezpieczeństwo pobytu gości hotelowych*, „Palestra” 1998, nr 5, s. 14 i n.



**roszczenia deliktowe** mogą być wtedy dochodzone na różnych podstawach prawnych. Taką ogólną podstawę może stanowić art. 415 k.c., przesądzający o obowiązku naprawienia szkody wyrządzonej drugiemu ze swej **winy**. Trzeba zauważyć, że szkoda osobowa wyrządzona gościowi hotelowemu z winy **umyślnej** przedsiębiorcy hotelarskiego stanowi rzadki przypadek. Jeśli mamy do czynienia z wyrządzeniem takiej szkody gościowi hotelowemu, to można w tym dostrzec istnienie winy **nieumyślnej** mającej postać niedbalstwa. W reżimie odpowiedzialności deliktowej każda forma niedbalstwa uzasadnia istnienie tej odpowiedzialności. Wystąpi więc ona np. w razie wykazania zranienia ciała ostrym przedmiotem leżącym na dnie basenu hotelowego czy spowodowania rozstroju zdrowia pływającego gościa przez nadmiernie chlorowaną wodę w basenie. Jednak na ogół za wypadki na basenie hotelowym hotel nie ponosi odpowiedzialności<sup>81</sup>.

Szczególną podstawę odpowiedzialności deliktowej przedsiębiorcy hotelarskiego może stanowić art. 431 k.c. Sytuacja taka wystąpi w razie pogryzienia gościa hotelowego przez psa lub inne **zwierzę** chowane w hotelu lub innym obiekcie hotelarskim. Przy tym wskazany przepis znajduje zastosowanie tylko wówczas, jeśli zwierzę wyrządziło szkodę z własnego popędu, nie będąc narzędziem w ręku człowieka. Występuje tutaj **domniemanie winy w nadzorze** nad takim zwierzęciem, którego zachowanie samoistnie spowodowało szkodę. Jednakże w razie wykazania braku winy hotelarza oraz zatrudnionych przezeń pracowników to domniemanie może być obalone<sup>82</sup>.

Z kolei w przypadku szkody osobowej spowodowanej przez **zawalenie się** obiektu hotelarskiego lub **oderwanie się** części budynku hotelowego podstawą omawianych roszczeń deliktowych gościa hotelowego jest art. 434 k.c. Odnosi się to m.in. do sytuacji oberwania się windy hotelowej. Występuje wówczas odpowiedzialność oparta na **zasadzie ryzyka**, ponoszona przez każdego samoistnego posiadacza budowli. Od tego rodzaju odpowiedzialności nie zwalnia wykazanie braku winy. Wskazany przepis kodeksowy jako **okoliczności zwalniające** samoistnego posiadacza nieruchomości od tej odpowiedzialności uznaje wykazanie, że zawalenie się budowli lub oderwanie się jej części nie wynikało z braku utrzymania budowli w należytych stanie ani z wad w budowie. Zakres tego ryzyka jest więc ujęty stosunkowo wąsko<sup>83</sup>.

Szczególną podstawą odpowiedzialności deliktowej przedsiębiorcy hotelarskiego za szkodę osobową wyrządzoną gościowi hotelowemu może być ponadto art. 436 k.c. Odnosi się on do sytuacji spowodowania szkody przez **mechaniczny środek komunikacji poruszany** za pomocą **sił przyrody**. W razie więc np. potrącenia gościa hotelowego przez autokar lub inny tego rodzaju środek komunikacji będący we władaniu przedsiębiorcy hotelarskiego znajdzie zastosowanie **zasada ryzyka**

<sup>81</sup> M. Nesterowicz, *Prawo turystyczne...*, s. 143.

<sup>82</sup> Zob. bliżej: A. Szpunar, *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez zwierzęta i rzeczy*, Warszawa 1985, s. 24 i n.

<sup>83</sup> Zob. bliżej tamże, s. 89 i n.; A. Śmieja, *Odpowiedzialność odszkodowawcza za zawalenie się budowli*, Wrocław 1993, s. 13 i n.

ustalona w art. 435 k.c., do którego to artykułu odsyła art. 436 §1 k.c. Natomiast tylko na zasadach ogólnych gość hotelowy może dochodzić naprawienia poniesionych szkód osobowych powstałych w razie **zderzenia się** jego samochodu z pojazdem mechanicznym, którego samoistnym posiadaczem jest hotelarz. Wówczas zastosowanie znajduje art. 436 §2 k.c., który mówi, że w takiej sytuacji każdy samoistny posiadacz ponosi skutki zderzenia, chyba że zostało ono spowodowane z **winy** jednego z nich<sup>84</sup>.

W szczególnych sytuacjach jest możliwe oparcie odpowiedzialności deliktowej przedsiębiorcy hotelarskiego za spowodowanie śmierci, uszkodzeń ciała lub rozstroju zdrowia gościa hotelowych również na innych przepisach kodeksu cywilnego. Może to być zwłaszcza art. 430 k.c., odnoszący się do odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez **podwładnego** z jego winy przy wykonywaniu powierzonej czynności. O takiej odpowiedzialności hotelarza można mówić np. w razie poparzenia gościa hotelowego gorącą potrawą podawaną przez nietrzeźwego kelnera w restauracji hotelowej. Ta odpowiedzialność zwierzchnika jest oparta na **zasadzie ryzyka** i jest w istocie odpowiedzialnością za skutek. Warunkiem jej wystąpienia jest istnienie winy podwładnego, do której udowodnienia wystarczy wykazanie zaniechania zasad ostrożności i bezpieczeństwa wynikających z doświadczenia życiowego i okoliczności danego wypadku<sup>85</sup>.

Odrębnie trzeba wspomnieć o odpowiedzialności przedsiębiorcy hotelarskiego za niewykonanie lub nienależyte wykonanie usługi hotelarskiej. Bez wątpienia usługa hotelarska świadczona na rzecz danego gościa hotelowego powinna odznaczać się odpowiednią jakością. Jednym ze skutków braku należytej **jakości usługi** hotelarskiej jest możliwość dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, opartych na **zasadzie domniemania winy**. Zakresem odpowiedzialności cywilnej hotelarza wynikającej z art. 471 k.c. są objęte sytuacje braku zarezerwowanego pokoju hotelowego, niespełnienia przez obiekt hotelarski wymagań co do jego wyposażenia lub zakresu świadczonych usług, wad pokoju hotelowego czy pojawiania się w nim karaluchów, mrówek, myszy lub innych zwierząt. Warunkiem dochodzenia wskazanych roszczeń kontraktowych jest wykazanie przez gościa hotelowego poniesienia szkody z powodu niewykonania lub nienależytego wykonania usługi hotelarskiej, co stwarza z reguły znaczne trudności dowodowe<sup>86</sup>.

<sup>84</sup> J. Gospodarek, *Prawo transportowe*, Warszawa 1988, s. 105-106.

<sup>85</sup> Zob. w tej kwestii niepublikowany wyrok SN z 30 kwietnia 1975 r., II CR 140/75. Zob. bliżej: A. Szpunar, *Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną przez podwładnego*, [w:] J. Rajski (red.), *Rozprawy z polskiego i europejskiego prawa prywatnego, Księga pamiątkowa ku czci prof. J. Skąpskiego*, Kraków 1994, s. 468 i n.

<sup>86</sup> Zob. J. Gospodarek, *Prawo w turystyce...*, 2006, s. 427-428.

## 5. Odpowiedzialność kontraktowa i deliktowa przedsiębiorcy gastronomicznego (restauratora)

Przedsiębiorcy gastronomiczni, zwani często restauratorami, świadczą usługi gastronomiczne w ramach tzw. gastronomii otwartej wszystkim osobom zainteresowanym, w tym turystom indywidualnym i grupom wycieczkowym. Takimi przedsiębiorcami są też hotelarze prowadzący restauracje, kawiarnie czy nocne bary w hotelach i innych obiektach hotelarskich. Ponadto wielu przewoźników świadczy usługi gastronomiczne, zwłaszcza w żegludzie morskiej i śródlądowej oraz w transporcie kolejowym, i w tym zakresie muszą być oni objęci szeroko rozumianym terminem restauratora<sup>87</sup>. Ogólnie można powiedzieć, że usługi gastronomiczne są świadczone na podstawie umowy sprzedaży<sup>88</sup> bądź umowy o usługi gastronomiczne, gdy klient jest obsługiwany przy stoliku przez kelnera lub przy barze przez barmana, kiedy to wykonywany jest kompleks usług, za które łącznie wystawia się rachunek, choć formalnie nie obejmuje on usług towarzyszących. Taki pakiet usług wykazuje podobieństwo do pakietu objętego umową o imprezę turystyczną<sup>89</sup>. Szczególny pakiet usług występuje w razie organizacji tzw. bankietów, stanowiących często istotny składnik wielu imprez turystycznych. Przedmiotem zawieranej wówczas umowy o usługi bankietowe jest organizacja imprezy bankietowej w oznaczonym miejscu i czasie dla określonej z góry liczby uczestników<sup>90</sup>.

Trzeba stwierdzić, że niezależnie od typu umowy, na podstawie której są świadczone usługi gastronomiczne w turystyce, odpowiedzialność cywilna przedsiębiorcy gastronomicznego podlega ogólnym ustaleniom kodeksu cywilnego o wykonaniu zobowiązań i skutkach ich niewykonania. Oznacza to oparcie odpowiedzialności kontraktowej przedsiębiorcy gastronomicznego na **zasadzie domniemania winy**. Stosowane w praktyce wzorce umów umożliwiają przedsiębiorcy organizującemu imprezę bankietową wprowadzanie do umowy różnych niekorzystnych dla kontrahenta klauzul umownych i **ograniczanie** zakresu swej odpowiedzialności odszkodowawczej. Wzorce te często przy tym rozszerzają zakres odpowiedzialności kontraktowej zamawiającego organizację imprezy bankietowej<sup>91</sup>.

Świadczenie usług gastronomicznych niekiedy może prowadzić do odpowiedzialności przedsiębiorcy gastronomicznego za szkodę wyrządzoną przez **produkt niebezpieczny**, co regulują przepisy tytułu VI<sup>1</sup> k.c. Takim produktem mogą okazać się potrawy lub napoje nieświeże, które wywołały zatrucie konsumenta, czy zawierające drobnoustroje chorobotwórcze lub ciała obce (np. kawałki szkła lub metalu, szpilkę, kamyk), które spowodowały rozstrój zdrowia lub zranienie konsumenta.

<sup>87</sup> Zob. w tych kwestiach tamże, s. 353 i n.

<sup>88</sup> Tak M. Nesterowicz, *Prawo turystyczne...*, s. 220.

<sup>89</sup> J. Gospodarek, *Prawo w turystyce...*, 2006, s. 353-354.

<sup>90</sup> Tamże, s. 355-356.

<sup>91</sup> Tamże, s. 357-358.



W takiej sytuacji mamy do czynienia z odpowiedzialnością cywilną opartą na **zasadzie ryzyka**<sup>92</sup>. Konstrukcja tej odpowiedzialności za produkt w prawie polskim wywołuje kontrowersje<sup>93</sup>. Na ogół jednak przyjmuje się, że jest to odpowiedzialność **deliktowa**, uniezależniona od winy<sup>94</sup>. Należy dodać, że innych szczególnych regulacji prawnych dotyczących odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorcy gastronomicznego ustawodawstwo polskie nie zawiera.

Odrębnie należy wspomnieć o odpowiedzialności przedsiębiorcy gastronomicznego za **szkodę na osobie** w razie niezapewnienia konsumentowi korzystającemu z usług w lokalu gastronomicznym bezpiecznego w nim pobytu. Kwestii tej dotyczył wyrok Sądu Najwyższego z 2 grudnia 2003 r., zgodnie z którym osoba prowadząca zakład gastronomiczny ma obowiązek nienarażania klientów na utratę zdrowia lub życia, wynikający z nie tylko z ustawy, ale również z poczucia rozsądku, popartego zasadami doświadczenia życiowego, nakazującymi unikanie zbędnego ryzyka oraz podejmowanie czynności zapobiegających możliwości powstania zagrożenia dla życia lub zdrowia człowieka<sup>95</sup>. Obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa może wynikać z umowy o uczestnictwo w dyskotecie<sup>96</sup> lub innej umowy zawartej z przedsiębiorcą gastronomicznym. Dla poszkodowanego klienta korzystniejsze jest jednak przyjęcie deliktowej podstawy odpowiedzialności sprawcy, gdyż umożliwia to przyznanie zadośćuczynienia oraz uniezależnia od ewentualnych umownych ograniczeń odpowiedzialności przedsiębiorcy gastronomicznego<sup>97</sup>. Odpowiedzialność odszkodowawcza przedsiębiorcy jest w takiej sytuacji oparta na **zasadzie winy**.

## 6. Odpowiedzialność kontraktowa i deliktowa przewoźnika w turystyce

Zasady i zakres odpowiedzialności przewoźników związanej ze świadczeniem usług turystycznych są wyjątkowo skomplikowane. Szczególne znaczenie ma tutaj odpowiedzialność cywilna przewoźników za **szkody osobowe** poniesione przez pasażerów. Są to zagadnienia ważne dla działalności organizatorów turystyki, gdyż część

<sup>92</sup> M. Nesterowicz, *Prawo turystyczne...*, s. 221; J. Gospodarek, *Prawo w turystyce...*, 2006, s. 339 i 355.

<sup>93</sup> Zob. zwłaszcza: B. Gnela, *Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną przez produkt niebezpieczny (tzw. odpowiedzialność za produkt)*, Kraków 2000, s. 15 i n.; E. Łętowska, *Ochrona niektórych praw konsumentów*, Warszawa 2001, s. 121 i n.; M. Kępiński, *O zakresie odpowiedzialności za produkt niebezpieczny*, [w:] L. Ogiegło, W. Popiołek, M. Szpunar (red.), *Rozprawy prawnicze. Księga pamiątkowa Profesora Maksymiliana Pazdana*, Kraków 2005, s. 1033 i n.; M. Jagielska, *Odpowiedzialność za produkt*, Warszawa 2009, s. 17 i n.

<sup>94</sup> Zob. W. Czachórski, A. Brzozowski, M. Safjan, E. Skowrońska-Bocian, *Zobowiązania. Zarys wykładu*, Warszawa 2009, s. 295 i 299.

<sup>95</sup> III CK 430/03, OSP 2005, nr 2, poz. 21 z glosą M. Nesterowicza.

<sup>96</sup> M. Nesterowicz w głosie do wyroku SN powołanego w przypisie poprzednim, s. 85-86.

<sup>97</sup> W. Borysiak w głosie do wyroku Sądu Najwyższego powołanego w przypisie 95, „Przegląd Sądowy” 2008, nr 1, s. 184.

z nich ma status prawny przewoźnika i ponosi wskazaną odpowiedzialność, a ponadto przewoźnicy występują jako podwykonawcy organizatorów turystyki. Często też przewoźników łączy odrębny stosunek zobowiązaniowy z uczestnikami imprez turystycznych lub indywidualnymi turystami. W każdej z tych sytuacji może nastąpić wyrządzenie przewożonym osobom szkód w postaci uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia lub śmierci. Te niemożliwe do wyeliminowania konsekwencje korzystania ze środków transportowych, stwarzających zwiększone niebezpieczeństwo dla otoczenia, powodują konieczność występowania **szczególnych regulacji prawnych** odpowiedzialności przewoźników za śmierć lub uszczerbek na zdrowiu przewożonych osób<sup>98</sup>. Przy tym w transporcie osobowym wskazana odpowiedzialność cywilna przewoźnika jest poddana obecnie aż **trzem różnym reżimom prawnym**<sup>99</sup>.

Wobec braku uregulowania w kodeksie cywilnym, w przepisach poświęconych umowie przewozu, kwestii odpowiedzialności przewoźnika z tytułu szkód osobowych, jak też pominięcia tej problematyki w ustawie z 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe<sup>100</sup> (dalej: prawo przewozowe) w nauce prawa jest to powszechnie rozumiane jako odesłanie do art. 435 i 436 k.c.<sup>101</sup>. Wskazane przepisy opierają odpowiedzialność prowadzących na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody za szkodę na osobie lub mieniu wyrządzoną komukolwiek przez ruch tego przedsiębiorstwa lub zakładu, jak również odpowiedzialność każdego samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą takich sił, na **zasadzie ryzyka** w ramach odpowiedzialności **deliktowej**. Odnosi się to do **przewoźników kolejowych, drogowych, komunikacji miejskiej oraz żeglugi śródlądowej**. Od omawianej odpowiedzialności zwalniają jedynie trzy przyczyny egzoneracyjne: siła wyższa, wyłączna wina poszkodowanego oraz wyłączna wina osoby trzeciej, za którą prowadzący przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch siłami przyrody i odpowiednio samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji nie ponosi odpowiedzialności. Przy tym jeżeli poszkodowany pasażer tylko przyczynił się swoim zachowaniem do powstania szkody, to nie stanowi to okoliczności zwalniającej przewoźnika od odpowiedzialności – takie postępowanie poszkodowanego może być tylko podstawą zmniejszenia należnego odszkodowania. Trzeba też podkreślić, że odpowiedzialność określona

---

<sup>98</sup> J. Gospodarek, *Prawo w turystyce...*, 2006, s. 392; M. Stec, *Reżimy odszkodowawczej odpowiedzialności przewoźnika w prawie polskim*, [w:] M. Pyziak-Szafnicka (red.), *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 444.

<sup>99</sup> M. Stec, tamże.

<sup>100</sup> Tekst jednolity: Dz. U. 2000, nr 50, poz. 51 z późn. zm.

<sup>101</sup> J. Gospodarek, *Prawo transportowe...*, s. 102 i n.; tenże, *Odpowiedzialność przewoźnika przy przewozie osobowym*, [w:] M. Sośniak (red.), *Prawo przewozowe*, Katowice 1987, s. 198 i n.; W. Górski, Z. Dominiczak, *Problematyka prawna przewozu osób*, Wrocław 1987, s. 104 i n.; W. Górski, E. Mendyk, *Prawo transportu drogowego*, Warszawa 2005, s. 34; M. Nesterowicz, *Prawo turystyczne...*, s. 166; M. Stec, *Reżimy...*, s. 445, T. Szanciło, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2008, s. 267-268.

w art. 435 i 436 k.c. nie może być wyłączona ani ograniczona z góry w drodze umownej, gdyż zakazuje tego art. 437 k.c., nadający wskazanym normom prawnym charakter bezwzględnie obowiązujący<sup>102</sup>.

Odrębny reżim odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera jest ustalony dla **przewoźnika morskiego**, co wynika z tradycji swoistych regulacji prawnych w żegludze morskiej, chroniących bardziej interesy przewoźników morskich niż pasażerów. Znajduje wówczas zastosowanie art. 181 ustawy z dnia 18 września z 2001 r. – Kodeks morski<sup>103</sup>, który nakazuje stosować postanowienia Konwencji Ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, podpisanej 13 grudnia 1974 r.<sup>104</sup>, zmienionej protokołem londyńskim z 19 listopada 1976 r.<sup>105</sup>. Konwencja ta uzależnia istnienie omawianej odpowiedzialności przewoźnika morskiego od tego, czy wypadek, który spowodował szkody na osobie pasażera, nastąpił w czasie przewozu i był wynikiem **winy** lub **niedbalstwa** przewoźnika, jego pracowników lub agentów. **Wina** ta jest **domniemana**, jeśli śmierć, uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia nastąpiły wskutek albo w związku z rozbiciem statku, zderzeniem, wejściem na mieliznę, wybuchem lub pożarem albo wadliwością statku. Przy tym występuje obowiązek niezwłocznego zawiadomienia przewoźnika morskiego o zaistniałym wypadku i brak zgłoszenia roszczenia odszkodowawczego w terminie 15 dni od zejścia ze statku rodzi domniemanie, że pasażer ukończył podróż zdrow i cały. Niewątpliwie rozwiązania te nie są korzystne dla poszkodowanych pasażerów<sup>106</sup>.

Co więcej, cechą szczególną omawianej regulacji konwencyjnej jest ustanowienie **kwotowego ograniczenia** odpowiedzialności przewoźnika morskiego z tego tytułu. Wynikało to z dominującego wpływu przewoźników morskich na ustalenia Konwencji Ateńskiej z 1974 r.<sup>107</sup>. Mimo że życia i zdrowia ludzkiego nie da się wycenić w pieniądzu, wskazana konwencyjna granica jest obecnie określona jako równowartość 46 666 SDR, czyli ok. 70 tys. USD. Ustawodawca polski nie skorzystał z możliwości, aby w prawie wewnętrznym ustalić wyższą granicę odpowiedzialności przewoźnika morskiego za śmierć, uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia pasażera i jedynie w art. 182 kodeksu morskiego zobowiązał przewoźników podejmujących się przewozu pasażerów statkami o polskiej przynależności do posiadania ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera do wysokości kwot określonych w Konwencji Ateńskiej. Wprowadzenie tych wymagań w zakresie ubezpieczenia odpowiedzialności było podyktowane troską o interesy poszkodowanych pasażerów, korzystających z usług armatorów statków rybackich lub sporto-

<sup>102</sup> J. Gospodarek, *Prawo w turystyce...*, 2006, s. 394-395.

<sup>103</sup> Tekst jednolity: Dz. U. 2009, nr 217, poz. 1689 z późn. zm.

<sup>104</sup> Dz. U. 1987, nr 18, poz. 108.

<sup>105</sup> Dz. U. 1994, nr 00, poz. 479.

<sup>106</sup> M. Stec, *Reżimy...*, s. 446-447; M. Nesterowicz, *Przewóz pasażerów*, [w:] J. Łopuski (red.), *Prawo morskie*, t. II, *Prawo żeglugi morskiej – I*, Bydgoszcz 1998, s. 516 i n.

<sup>107</sup> Zob. bliżej: M. Dragun, *Kwotowe ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika w międzynarodowym prawie przewozowym*, Toruń 1984, s. 126 i n.

wych, którzy uprzednio bez takiego ubezpieczenia podejmowali się przewozu osób w celach turystycznych lub rekreacyjnych<sup>108</sup>.

Pod naciskiem opinii publicznej, domagającej się zapewnienia odpowiedniej ochrony prawnej życia i zdrowia pasażerów statków morskich, w 2002 r. został przyjęty protokół do Konwencji Ateńskiej, opierający na **zasadzie ryzyka** omawianą odpowiedzialność przewoźnika morskiego, podwyższający kwotowe granice jego odpowiedzialności oraz wymagający jej obowiązkowego ubezpieczenia. Jednak nie przewiduje się szybkiej ratyfikacji tego protokołu<sup>109</sup>.

Jeszcze inny reżim prawny odpowiedzialności za szkody osobowe pasażerów został wprowadzony w transporcie lotniczym. W odniesieniu do odpowiedzialności **przewoźnika lotniczego** za szkody powstałe przy przewozie lotniczym znajduje zastosowanie art. 208 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze<sup>110</sup>, który odsyła do zasad określonych w umowach międzynarodowych ratyfikowanych przez Polskę. Toteż w konsekwencji do odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkody spowodowane w przewozie krajowym znajdują bezpośrednie zastosowanie postanowienia konwencji międzynarodowych<sup>111</sup>. Przez lata w tym zakresie obowiązywała Konwencja Warszawska o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana 12 października 1929 r.<sup>112</sup>. Niejednoznaczne ustalenia jej art. 17 i 20 były z reguły interpretowane jako wprowadzające **zasadę winy domniemanej** przewoźnika lotniczego za szkody osobowe pasażerów, ale w ostatnich latach zaczęła dominować wykładnia wskazująca na **obiektywny charakter** reżimu odpowiedzialności przewoźnika lotniczego<sup>113</sup>. Konwencja ta

<sup>108</sup> J. Łopuski, *Nowy kodeks morski*, „Kwartalnik Prawa Prywatnego” 2002, z. 4, s. 816-817.

<sup>109</sup> Zob. J. Łopuski, *Tradycja i nowoczesność: czynniki wpływające na kształt współczesnego prawa morskiego*, [w:] A. Nowicka (red.), *Prawo prywatne czasu przemian. Księga pamiątkowa dedykowana Profesorowi Stanisławowi Sołtysińskiemu*, Poznań 2005, s. 980; tenże, *Nowy kodeks morski...*, s. 817-818. Należy dodać, że w trakcie druku tego opracowania zostało przyjęte rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (Dz. Urz. UE L 131/24 z dnia 28 maja 2009 r.), które wprowadza system związany z odpowiedzialnością i ubezpieczeniem z tytułu przewozu pasażerów morskimi drogami wodnymi zgodny z ustaleniami Konwencji Ateńskiej zmienionej protokołem z 2002 r. Rozporządzenie to ma być stosowane nie później niż od dnia 31 grudnia 2012 r. i obejmuje przewozy pasażerskie morzem zarówno w żegludze międzynarodowej, jak i krajowej.

<sup>110</sup> Tekst jednolity: Dz. U. 2006, nr 100, poz. 696 z późn. zm.

<sup>111</sup> M. Stec podkreśla, że nastąpiło to po raz pierwszy w historii polskiego prawa lotniczego w odniesieniu do stosunków prywatnoprawnych; zob. M. Stec, *Reżimy...*, s. 449.

<sup>112</sup> Dz. U. 1933, nr 8, poz. 49 z późn. zm.

<sup>113</sup> Zob. zwłaszcza: J. Rajski, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego w prawie międzynarodowym i krajowym*, Warszawa 1968, s. 56 i n.; M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2011, s. 380 i n.; M. Polkowska, *Umowa przewozu i odpowiedzialność przewoźnika w międzynarodowym transporcie lotniczym*, Warszawa 2003, s. 75 i n.; M. Stec, *Reżimy...*, s. 450-451; A. Konert, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*, Warszawa 2010, s. 135-140; A. Kunert-Diallo, *Kolizje praw w międzynarodowym transporcie lotniczym*, Warszawa 2011, s. 21 i n.

wprowadziła **kwotowe ograniczenie** odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkodę na osobie pasażera, co od początku było poddawane krytyce i wywoływało rozbieżność stanowisk, mimo zmian i uzupełnień ustaleń w tym zakresie, dokonywanych w ramach porozumień tworzących system norm międzynarodowego prawa lotniczego opartego na Konwencji Warszawskiej<sup>114</sup>. W systemie tym daleko posunięte jest **zróżnicowanie granic odpowiedzialności** przewoźników lotniczych za szkody na osobie pasażera. Zależy ono od tego, jaka jest trasa przewozu ustalona w umowie przewozu, czy dany międzynarodowy przewóz lotniczy ma związek z terytorium USA, czy przewoźnik lotniczy jest związany którymś z dobrowolnych porozumień zawartych przez przewoźników lotniczych pod auspicjami IATA oraz którą wersją aktów systemu warszawskiego jest związane dane państwo<sup>115</sup>.

Ten stan rzeczy doprowadził do przyjęcia Konwencji o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej w Montrealu 28 maja 1999 r.<sup>116</sup> Wprowadziła ona reżim obiektywnej odpowiedzialności przewoźnika lotniczego dla dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z tytułu śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia pasażera, jeśli nie przewyższają one kwoty **100 tys. SDR**, czyli równowartości ok. 150 tys. USD. Przy tym szkody osobowe mogą tutaj objąć także **urazy psychiczne**, jeśli zostały one spowodowane przez stan zdrowia poszkodowanego pasażera<sup>117</sup>. Trzeba podkreślić, że przewoźnik lotniczy nie może wyłączyć ani ograniczyć swojej odpowiedzialności w tym zakresie. Jego uwolnienie od odpowiedzialności opartej na **zasadzie ryzyka** może nastąpić tylko w razie udowodnienia, że szkodę spowodowało lub przyczyniło się do niej niedbalstwo albo inne niewłaściwe działanie poszkodowanego albo innej osoby dochodzącej roszczeń z tytułu szkody w razie śmierci pasażera. W przypadku zaś szkód przewyższających 100 tys. SDR znajduje zastosowanie reżim odpowiedzialności oparty na **zasadzie winy**, dopuszczający nieograniczoną odpowiedzialność przewoźnika lotniczego za szkody osobowe pasażera w części przewyższającej wymienioną kwotę. W tym zakresie przewoźnik lotniczy może uwolnić się od odpowiedzialności

---

<sup>114</sup> Zob. w tych kwestiach: M. Dragun, wyd. cyt., s. 34 i n.; P. Król, *Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego z tytułu umowy o przewóz. Odpowiedzialność użytkownika statków powietrznych*, „Radca Prawny” 2001, nr 3, s. 71 i n.; M. Polkowska, *Umowa przewozu...*, s. 67 i n.; J. Rajski, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 7 i n.; M. Stec, *Reżimy...*, s. 450 i n.; M. Żylicz, *Prawo lotnicze...*, s. 62 i n.; A. Konert, wyd. cyt., s. 259-266; A. Kunert-Diallo, wyd. cyt., s. 21 i n.

<sup>115</sup> Zob. bliżej zwłaszcza: M. Żylicz, *Prawo lotnicze...*, s. 65 i n.; tenże, *Zasady odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera w międzynarodowym, europejskim i polskim prawie lotniczym*, „Palestra” 2004, nr 5-6, s. 49; M. Stec, *Reżimy...*, s. 452 i n.; J. Gospodarek, *Prawo w turystyce...*, 2006, s. 398-401; A. Konert, wyd. cyt., s. 28-52; A. Kunert-Diallo, wyd. cyt., s. 21 i n.

<sup>116</sup> Dz. U. 2007, nr 37, poz. 235 (dalej: Konwencja Montrealska).

<sup>117</sup> Co do rozumienia angielskiego terminu *bodily injury* użytego w Konwencji Montrealskiej zob. M. Polkowska, *Pojęcie szkody i odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego w systemie warszawsko-montrealskim*, „Palestra” 2004, nr 9-10, s. 98 i n.; M. Polkowska, I. Szymajda, *Konwencja montrealska. Komentarz (odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego)*, Warszawa 2004, s. 48 i n.; A. Konert, wyd. cyt., s. 104 i n.



przez udowodnienie braku swojej winy albo osób za niego działających, bądź przez wykazanie, że szkoda została spowodowana wyłącznie z winy osoby trzeciej<sup>118</sup>.

Trzeba zaznaczyć, że art. 208 prawa lotniczego z 2002 r. zawiera delegację ustawową upoważniającą ministra właściwego do spraw transportu do wydania fakultatywnego rozporządzenia dotyczącego szkód na osobie pasażera. Rozporządzenie to może uznać jako obowiązujący system umożliwiający zapewnienie **odszkodowań powyżej kwot** należnych od przewoźnika lotniczego za odpowiednią **dopłatą** do opłaty przewozowej, pobieraną przez przewoźnika lotniczego na rzecz takiego systemu. Taki akt wykonawczy nie został dotychczas wydany. Problematyka ta stanowi tzw. materię ustawową i powinna być unormowana bezpośrednio w ustawie, a nie w opartym na niej rozporządzeniu<sup>119</sup>.

W kwestii odpowiedzialności przewoźników lotniczych za szkody osobowe należy dodać, że we wszystkich państwach członkowskich UE znajduje bezpośrednie zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z 13 maja 2002 r., zmieniające rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych<sup>120</sup>. Rozporządzenie to wprowadziło na terytorium Wspólnoty niektóre ustalenia Konwencji Montrealskiej w celu zapewnienia właściwego poziomu odszkodowań w razie wypadków lotniczych oraz ujednoczenia postępowań umacniających ochronę pasażerów i ich rodzin<sup>121</sup>. Jednocześnie rozporządzenie to rozszerzyło stosowanie ustaleń konwencyjnych również na wewnętrzne (krajowe) przewozy pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną każdego państwa członkowskiego UE.

Również w **międzynarodowym transporcie kolejowym** występuje **kwotowe ograniczenie** odpowiedzialności za śmierć, zranienie lub wszelkie inne naruszenie fizycznego lub psychicznego zdrowia podróżnych. Reguluje to załącznik A do konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z 9 maja 1980 r.<sup>122</sup>, zawierający przepisy ujednoczone o umowie międzynarodowego przewozu osób i bagażu kolejami (CIV). Art. 26 CIV łączy odpowiedzialność kolei z wypadkiem w ruchu kolejowym, mającym miejsce podczas przebywania podróżnego w wagonie albo przy wsiadaniu lub wysiadaniu z wagonu. Jest to odpowiedzialność na **zasadzie ryzyka**, od której zwalniają okoliczności ujęte w sposób zbliżony do przyczyn egzoneracyjnych ustalonych w art. 435 k.c. W razie śmierci podróżnego art. 27 CIV przewiduje przysługiwanie odszkodowania obejmującego koszty przewozu

---

<sup>118</sup> Zob. M. Polkowska, I. Szymajda, wyd. cyt.; M. Żylicz, *Nowe prawo międzynarodowego przewozu lotniczego (system warszawsko-montrealski)*, „Państwo i Prawo” 1999, z. 9, s. 22 i n.; tenże, *Prawo lotnicze...*, s. 393 i n., J. Gospodarek, *Prawo w turystyce...*, 2006, s. 399-400; A. Konert, wyd. cyt., s. 295 i n.

<sup>119</sup> J. Gospodarek, tamże, s. 400.

<sup>120</sup> Dz. Urz. WE L 140 z 30 maja 2002 r.

<sup>121</sup> M. Polkowska, I. Szymajda, wyd. cyt., s. 61. Zob. też: A. Konert, wyd. cyt., s. 52-60; A. Kunert-Diallo, wyd. cyt., s. 78 i n.; M. Żylicz, *Prawo lotnicze...*, s. 138-139, 395 i 400-401.

<sup>122</sup> Dz. U. 1985, nr 34, poz. 158 z późn. zm.

zwłok, pogrzebu i kremacji oraz inne niezbędne wydatki. Z kolei w razie zranienia podróżnego oraz wszelkiego innego naruszenia stanu jego zdrowia art. 28 CIV jest podstawą domagania się odszkodowania obejmującego koszty leczenia i przewozu oraz inne niezbędne koszty, a także zadośćuczynienie za utratę zdolności do pracy oraz straty spowodowane potrzebami zwiększonymi w wyniku wypadku. Jednocześnie art. 30 CIV ustalił górną **granice** omawianego **odszkodowania** w wysokości 70 tys. SDR, co oznacza równowartość ok. 105 tys. USD, podniesioną przez protokół z 1999 r. do kwoty 175 tys. SDR, czyli ok. 262,5 tys. USD<sup>123</sup>. Należy podkreślić, że wymienione ustalenia CIV zostały włączone do rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 października 2007 r., dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym<sup>124</sup>. Weszło ono w życie z dniem 3 grudnia 2009 r. i znajduje zastosowanie zarówno w międzynarodowym, jak i krajowym ruchu kolejowym.

Natomiast żadnych ograniczeń wysokości odszkodowania nie ma w przypadku szkód osobowych pasażerów przewożonych **transportem konnym**. Ma to pewne znaczenie w turystyce w związku ze sporym zainteresowaniem przewozami rekreacyjno-poznawczymi dorożkami, wozami konnymi czy saniami, zwłaszcza w miejscowościach turystycznych i uzdrowiskowych. Środki transportowe typu zaprzęgowego nie stwarzają takiego zagrożenia dla otoczenia jak mechaniczne środki komunikacji poruszane za pomocą sił przyrody<sup>125</sup>, ale praktyka dowodzi, że wcale nie tak rzadkie są wypadki np. podczas jazdy saniami. Znajduje wówczas zastosowanie **zasada winy**, ustalona w art. 415 k.c., jako najbardziej ogólna podstawa odpowiedzialności deliktowej.

Szczególne i wyjątkowo złożone są również regulacje prawne problematyki odpowiedzialności przewoźnika za **niewykonanie** lub **nienależyte wykonanie umowy przewozu osób**. Zasady i zakres tej odpowiedzialności przewoźników w poszczególnych gałęziach transportu są bardzo **zróżnicowane**. Odnoszą się one do dwóch głównych kwestii: odpowiedzialności cywilnej za **opóźnienie w przewozie pasażerów** oraz za **utratę, uszkodzenie** lub **opóźniony przewóz ich bagażu**. Pierwsza kwestia jest zupełnie pominięta w kodeksowej regulacji umowy przewozu, mimo że w nauce prawa od lat zwraca się uwagę na ważki problem społeczny, jakim jest nieterminowość przewozów pasażerskich i jej negatywne skutki dla wielu dziedzin życia społecznego<sup>126</sup>.

<sup>123</sup> J. Gospodarek, *Prawo w turystyce...*, 2006, s. 401-402.

<sup>124</sup> Dz. Urz. UE L 315 z 3 grudnia 2007 r. W nauce prawa podkreśla się problemy związane ze stosowaniem powołanego unijnego rozporządzenia w odniesieniu do odpowiedzialności przewoźnika kolejowego wobec pasażerów przewożonych w transporcie krajowym. Zob. M. Stec, *Ochrona pasażera w transporcie kolejowym w świetle rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady*, [w:] M. Modrzejewska (red.), *Prawo handlowe XXI wieku. Czas stabilizacji, ewolucji czy rewolucji. Księga jubileuszowa Profesora Józefa Okolskiego*, Warszawa 2010, s. 975-976 i n.

<sup>125</sup> J. Gospodarek, *Prawo transportowe...*, s. 201.

<sup>126</sup> J. Gospodarek, *Odpowiedzialność przewoźnika...*, s. 206.

Prawo przewozowe z 1984 r., wyznaczające zakres roszczeń kontraktowych podróznego w stosunku do przewoźnika kolejowego, samochodowego oraz w komunikacji miejskiej i śródlądowej, w art. 62 ust. 1 zalicza do nich roszczenie odszkodowawcze z tytułu **przedwczesnego odjazdu** środka transportowego. Ta odpowiedzialność przewoźnika jest oparta na **zasadzie domniemania winy**<sup>127</sup>. Z natury rzeczy dotyczy to tylko komunikacji regularnej, czyli prowadzonej według rozkładu jazdy podanego do wiadomości publicznej. Tego rodzaju sytuacje naruszenia rozkładu jazdy nie zdarzają się często i występują głównie w międzymiastowej komunikacji autobusowej oraz komunikacji miejskiej. W nauce prawa i orzecznictwie został wyrażony pogląd, że jedną z przesłanek omawianej odpowiedzialności przewoźnika jest zawarcie z nim przez podróznego ważnej umowy przewozu osób<sup>128</sup>. Stanowisko to zostało ostatnio poparte przez Trybunał Konstytucyjny w wyroku z 2 grudnia 2008 r.<sup>129</sup> Wyciągając z tego wnioski, trzeba zauważyć, że w razie przedwczesnego odjazdu środka transportowego niedoszły podróżny, który z tego powodu nie zawarł umowy przewozu, może na ogólnej **zasadzie winy** dochodzić roszczenia odszkodowawczego w ramach reżimu odpowiedzialności **deliktowej** z tytułu naruszenia obowiązku przewozu, wprowadzonego w art. 3 prawa przewozowego<sup>130</sup>. Jednak w praktyce z powodu trudności dowodowych poszkodowani niedoszli podróżni z reguły rezygnują z dochodzenia wskazanego roszczenia<sup>131</sup>.

Większe znaczenie praktyczne mają roszczenia odszkodowawcze wynikające z **opóźnionego przyjazdu** lub **odwołania** regularnie kursującego środka transportowego. Dotychczas regulował to art. 62 ust. 2 prawa przewozowego, uzależniając przysługiwanie roszczenia tego rodzaju od powstania szkody z **winy umyślnej** lub **rażącego niedbalstwa** przewoźnika. Wykazanie tej przesłanki odpowiedzialności przewoźnika było niezmiernie trudne, gdyż poszkodowany podróżny nie ma wglądu w skomplikowaną z reguły działalność jednostek organizacyjnych poszczególnych przewoźników. W większości sytuacji udowodnienie, że opóźniony przyjazd lub odwołanie środka transportowego były zawinione przez przewoźnika, jest bardzo utrudnione, co czyni odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną podróżnym tymi działaniami w istocie iluzoryczną<sup>132</sup>. Nawet dochodzenie omawianego roszczenia

<sup>127</sup> Zob. T. Szanciło, wyd. cyt., s. 270.

<sup>128</sup> Zob. tamże, s. 269 i powołany tam niepublikowany wyrok SN z 15 listopada 2001 r., III CKN 506/00.

<sup>129</sup> Zob. uzasadnienie wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 2 grudnia 2008 r., sygn. akt K 37/07, OTK ZU 2008, nr 10A, poz. 172, s. 12; sentencja wyroku opublikowana w Dz. U. nr 219, poz. 1408.

<sup>130</sup> Na gruncie wcześniejszego stanu prawnego zob. J. Gospodarek, *Zawarcie umowy przewozu osób*, Warszawa 1979, s. 68 i n., oraz uchwałę SN z 25.VI.1973 r., III CZP 32/73, „Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych” 1974, nr 7-8, poz. 153 z glosami E. Łętowskiej i W. Czachórskiego, jak również glosę J. Gospodarka, „Państwo i Prawo” 1974, z. 12, s. 163 i n.

<sup>131</sup> J. Gospodarek, *Prawo w turystyce...*, 2006, s. 403.

<sup>132</sup> Podobnie np.: W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji*, Gdańsk 2005, s. 135; A. Kolarski, *Termin wykonania umowy przewozu osób*, „Problemy Prawa Przewozowego” t. IV, Katowice 1982, s. 149; T. Szanciło, wyd. cyt., s. 271.



odszkodowawczego przez organizatora przewozu grupowego na podstawie art. 64 prawa przewozowego nie stwarzało większych szans na wygranie sprawy.

Przełom w tym zakresie zapowiedział wyrok Trybunału Konstytucyjnego z 2 grudnia 2008 r.<sup>133</sup>, uznający, że przepis art. 62 ust. 2 prawa przewozowego w części obejmującej zwrot „jeżeli szkoda wynikła z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika” jest **niezgodny** z art. 64 ust. 1 i 2 Konstytucji RP w związku z jej art. 31 ust. 3 i art. 76. W rezultacie obecnie w odniesieniu do roszczeń dotyczących szkód poniesionych przez podróżnych wskutek opóźnionego przyjazdu lub odwołania kursu środka transportowego w komunikacji regularnej podlegającej prawu przewozowemu z 1984 r. będą miały zastosowanie zasady ogólne kodeksu cywilnego<sup>134</sup>. Oznacza to oparcie odpowiedzialności przewoźnika na **zasadzie domniemania winy**. Tym samym ciężar dowodu został przerzucony na przewoźnika i to on musi dowieść, że niewykonanie umowy nie jest następstwem okoliczności, za które ponosiłby odpowiedzialność. Należy w związku z tym oczekiwać nowelizacji prawa przewozowego, zmierzającej do wprowadzenia przepisów umożliwiających poszkodowanym podróżnym-konsumentom realne i szybkie uzyskanie odszkodowania. Sugeruje to komunikat prasowy opublikowany przez Trybunał Konstytucyjny po rozprawie w dniu 2 grudnia 2008 r., kiedy to został wydany omawiany wyrok<sup>135</sup>.

W odniesieniu do **przewozów kolejowych** idące w tym kierunku zmiany prawa przewozowego z 1984 r. będą zarazem stanowiły dostosowanie polskiego prawa do powołanego wyżej rozporządzenia nr 1371/2007/WE dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. Art. 15 tego rozporządzenia wprowadza odpowiedzialność przedsiębiorstwa kolejowego za opóźnienia, utratę połączeń oraz odwołania pociągów, co będzie dotyczyć także krajowych kolejowych połączeń pasażerskich, jeśli dane państwo członkowskie UE nie zwolni oznaczonych połączeń, usług lub tras ze stosowania tego rozporządzenia na podstawie jego art. 2 ust. 4-7. Jednocześnie zasady tej odpowiedzialności są określone w załączniku, którym jest wyciąg z umowy międzynarodowego przewozu osób kolejami (CIV), co jest rozwiązaniem nader specyficznym i wręcz precedensowym. Art. 32 CIV określa podstawy odpowiedzialności przewoźnika kolejowego za szkody poniesione przez podróżnego wskutek odwołania pociągu, jego opóźnienia lub utraty połączenia, ustalając przyczyny zwalniające go od tej odpowiedzialności, co w konsekwencji prowadzi do jej oparcia na **zasadzie ryzyka**<sup>136</sup>. Bliższe określenie zakresu tej odpowiedzial-

---

<sup>133</sup> Powołany w przypisie 129. Zob. też omówienie wyroku w artykule (bez podanego autora): Niekonstytucyjny przepis prawa przewozowego, „Rynek Podróży” 2009, nr 1, s. 17-18; K. Żaczkiewicz, *Za spóźnienie przewoźnik zapłaci odszkodowanie*, „Gazeta Prawna” 9 grudnia 2008 r.

<sup>134</sup> Uzasadnienie wyroku Trybunału Konstytucyjnego powołanego w przypisie 129, s. 17.

<sup>135</sup> Zob. Komunikat prasowy po rozprawie dotyczącej odpowiedzialności kontraktowej przewoźnika, [http://www.trybunal.gov.pl/Rozprawy/2008/k\\_37\\_07.htm](http://www.trybunal.gov.pl/Rozprawy/2008/k_37_07.htm)

<sup>136</sup> Tak J. Gospodarek, *Prawo w turystyce i rekreacji. Definicje. Schematy. Kazusy. Testy. Wykaz aktów normatywnych. Bibliografia*, Warszawa 2008, s. 152-153. Zob. też uzasadnienie do wyroku Trybunału Konstytucyjnego powołanego w przypisie 129, s. 14-15.

ności wymagałoby szczegółowej, poszerzonej analizy precedensowych ustaleń art. 16-18 powołanego rozporządzenia i nie zostało dokonane w tym opracowaniu ze względu na jego ograniczoną objętość.

Trzeba jednak zaznaczyć, że Polska skorzystała ze wspomnianej możliwości czasowego odroczenia stosowania niektórych przepisów rozporządzenia nr 1371/2007/WE. Na podstawie art. 2 ustawy z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym<sup>137</sup>, przepisy m.in. art. 17 i 18 wskazanego rozporządzenia nie były stosowane do dnia 30 czerwca 2011 r. w odniesieniu do krajowych połączeń pasażerskich oraz do połączeń ze stacjami położonymi poza granicami UE, przy czym została przewidziana możliwość przedłużenia tego zwolnienia na zasadach zgodnych z ustaleniami powyższego rozporządzenia. Dokonało tego rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 25 maja 2011 r. w sprawie zwolnienia ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym<sup>138</sup>. Jednak to wyłączenie, obowiązujące do dnia 3 grudnia 2014 r., nie objęło przepisów art. 17 dotyczących odszkodowania za opóźnienie w przewozie pasażera w ramach kolejowych krajowych połączeń pasażerskich oraz połączeń ze stacjami położonymi poza granicami UE, realizowanych pociągami rodzaju Ekspres, InterCity, Express InterCity, EuroCity oraz EuroNight. Warto też dodać, że chociaż odszkodowania za opóźnienia pociągów w ruchu krajowym nie mogły być dochodzone na podstawie ustaleń rozporządzenia nr 1371/2007/WE, to jednak spółka PKP Intercity już od końca listopada 2009 r. przyznawała takie rekompensaty w razie opóźnienia pociągów klasy EkspresIC<sup>139</sup>. Zasady otrzymania tej rekompensaty są obecnie określone w regulaminie przewozu osób, rzeczy i zwierząt przez spółkę PKP Intercity i wymagają wypełnienia odpowiedniego wniosku. Wysokość rekompensaty zależy od wielkości opóźnienia – jeśli zwłoka wyniosła od 60 minut do 119 minut, to pasażerowi przysługuje 25% opłaty za przejazd, a jeśli była większa, to 50% tej opłaty<sup>140</sup>.

Wspomniane wyżej postanowienia prawa UE w odniesieniu do transportu kolejowego są częściowo wzorowane na ustaleniach dotyczących odpowiedzialności **przewoźników lotniczych** w ujęciu rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r., ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG)

---

<sup>137</sup> Dz. U. nr 214, poz. 1658. Należy podkreślić, że wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego z 3 grudnia 2009 r. (sygn. akt Kp 8/09, Z.U. 2009/11A/164) trzy zaskarżone przez Prezydenta RP przepisy powołanej ustawy zostały uznane za zgodne z Konstytucją RP. Zob. też sentencję tego wyroku w „Monitorze Polskim” 2009, nr 78, poz. 985.

<sup>138</sup> Dz. U. nr 117, poz. 683.

<sup>139</sup> Zob. L. Baj, *Rząd odracza odszkodowania dla pasażerów kolei?*, „Gazeta Wyborcza” 25 listopada 2009 r.

<sup>140</sup> Zob. bliżej §22 regulaminu przewozu osób, rzeczy i zwierząt przez Spółkę „PKP Intercity” (RPO-IC) zamieszczonego na stronach internetowych PKP Intercity.

nr 295/91<sup>141</sup>. W przypadku odmowy przyjęcia pasażera na pokład wbrew jego woli rozporządzenie to w art. 4 ust. 3 zobowiązuje przewoźników lotniczych do niezwłocznego wypłacenia mu odszkodowania oraz udzielenia odpowiedniej pomocy. Jeżeli pasażer z potwierdzoną rezerwacją stawiający się na czas do odprawy nie zostaje zabrany na pokład samolotu z powodu braku miejsc w wyniku tzw. *overbookingu*, można to traktować jako szczególny rodzaj opóźnienia w przewozie pasażerów lub jako niewywiązanie się przewoźnika z umowy; w konsekwencji występuje wówczas zbieg norm, umożliwiający pasażerowi domaganie się odszkodowania z dwóch różnych tytułów<sup>142</sup>. Ponadto zgodnie z art. 5 i 6 powołanego rozporządzenia pasażerom przysługują też odpowiednie odszkodowania i formy pomocy w razie odwołania lub znacznego opóźnienia lotu w stosunku do planowanego startu. W tych wszystkich sytuacjach odpowiedzialność przewoźnika lotniczego jest skonstruowana na **zasadzie ryzyka** i zostaje wyłączona, gdy opóźnienie lub odwołanie lotu spowodowane zostało nadzwyczajnymi okolicznościami, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków<sup>143</sup>. Do takich okoliczności zostały w punkcie 14 preambuły omawianego rozporządzenia zaliczone w szczególności sytuacje destabilizacji politycznej, warunków meteorologicznych uniemożliwiających dany lot, zagrożenia bezpieczeństwa, nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu oraz strajków mających wpływ na działalność przewoźnika.

Powyższe ustalenia rozporządzenia (WE) nr 261/2004 stanowią dopełnienie unormowań **Konwencji Montrealskiej** z 1999 r., której art. 19 umożliwia przewoźnikowi lotniczemu uniknięcie odpowiedzialności za szkodę spowodowaną opóźnieniem w przewozie pasażerów, jeżeli udowodni, że w celu uniknięcia szkody podjął wszelkie środki, jakich można było rozsądnie oczekiwać, bądź ich podjęcie nie było możliwe. To bardziej elastyczne i realistyczne ustalenie **zasady domniemania winy** niż w Konwencji Warszawskiej jest zdecydowanie korzystniejsze dla przewoźników lotniczych<sup>144</sup>. W ich też interesie leży przewidziane w art. 22 Konwencji Montrealskiej **ograniczenie** odpowiedzialności za szkody spowodowane wskutek opóźnienia w przewozie pasażerów do kwoty 4150 SDR w stosunku do każdego pasażera, czyli ok. 6225 USD.

Wcześniej w przewozach lotniczych kwestii opóźnienia w przewozie pasażerów dotyczył art. 19 **Konwencji Warszawskiej**, ustalający **zasadę domniemania winy**

---

<sup>141</sup> Dz. Urz. UE L 46 z 17 lutego 2004 r. Rozporządzenie to zostało uznane za ważne i zgodne z prawem wspólnotowym wyrokiem ETS z 10 stycznia 2006 r. wydanym w sprawie C-344/04, s. I – 00403.

<sup>142</sup> M. Polkowska, I. Szymajda, wyd. cyt., s. 68; zob. też A. Konert, wyd. cyt., s.230 i n.

<sup>143</sup> Zob. w tych kwestiach: M. Stec, *Prawo do odszkodowania w przypadku znacznego opóźnienia lotu – glosa do wyroku TS z 19.11.2009 w sprawie C-402/07 Sturgeon v. Condor oraz Bock i Lepuschitz v. Air France*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2011, nr 2, s. 40-44. Por. też M. Stec, *Uprawnienie do odstąpienia od umowy przewozu lotniczego z powodu znacznego opóźnienia – glosa do wyroku NSA z 19.11.2009 r. (I OSK 781/08)*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2009, nr 10, s. 38-41.

<sup>144</sup> M. Polkowska, I. Szymajda, wyd. cyt., s. 60.

w zakresie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkodę wynikłą z opóźnienia w przewozie powietrznym. Przepis ten był różnie interpretowany, ale zawsze na poszkodowanym pasażerze ciążyło udowodnienie, że określone opóźnienie doprowadziło do szkody i było bezpośrednim jej powodem<sup>145</sup>. W praktyce zdarzały się roszczenia z tego tytułu nie tylko o zwrot poniesionych wydatków, ale także utraczonych korzyści<sup>146</sup>. Przewoźnik lotniczy może zwolnić się od tej odpowiedzialności, jeśli wykaże podjęcie wszelkich niezbędnych środków dla uniknięcia szkody.

Natomiast w przewozach pasażerów **morzem** dotychczas nie było szczególnych regulacji prawnych dotyczących odpowiedzialności przewoźnika za punktualność przewozu. Zagadnienia tego nie reguluje ani kodeks morski, ani Konwencja Ateńska. W konsekwencji znajdują zastosowanie **ogólne zasady** odpowiedzialności kontraktowej, ustalone w kodeksie cywilnym. Stwarza to możliwość **umownego wyłączenia** tej odpowiedzialności przez zamieszczenie odpowiedniej klauzuli na bilecie lub w ogólnych warunkach przewozu ustalonych przez danego przewoźnika morskiego<sup>147</sup>. Nie dotyczy to **winy umyślnej** przewoźnika morskiego. Należy dodać, że przełomem w zakresie pasażerskich przewozów w żegludzie morskiej i śródlądowej będzie wejście w życie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004<sup>148</sup>. Ma być ono stosowane od 18 grudnia 2012 r. Art. 19 tego aktu określa warunki przysługiwania odszkodowania w przypadku opóźnionego zakończenia podróży, przy czym przewoźnicy unijni mają możliwość oferowania korzystniejszych warunków umownych od ustalonych w tym rozporządzeniu. Odpowiedzialność ta będzie oparta na **zasadzie ryzyka**, gdyż art. 20 ust. 4 powołanego rozporządzenia przewiduje, że przewoźnik nie będzie odpowiadał w przypadkach, gdy udowodni, że odwołanie rejsu lub opóźnienie zakończenia podróży zostało spowodowane warunkami pogodowymi zagrażającymi bezpiecznej eksploatacji statku lub nadzwyczajnymi okolicznościami utrudniającymi wykonanie przewozu, których nie można było uniknąć nawet przy podjęciu wszelkich racjonalnych środków.

Szczególne ustalenia w sprawie odpowiedzialności za opóźnienie w przewozie pasażerów zawiera rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004<sup>149</sup>, które ma być stosowane od 1 marca 2013 r. Rozporządzenie to ogranicza obowiązki przewoźników świadczących usługi regularne w transporcie autobusowym i autokarowym w przypadku odwołania lub opóźnienia odjazdu do sytuacji określonych w art.

<sup>145</sup> M. Polkowska, *Umowa przewozu...*, s. 74.

<sup>146</sup> P. Król, wyd. cyt., s. 76.

<sup>147</sup> M. Nesterowicz, *Przewóz pasażerów...*, s. 514; M. Stec, *Umowa przewozu*, [w:] J. Rajski (red.), wyd. cyt., s. 548.

<sup>148</sup> Dz. Urz. UE L 334/1 z 17 grudnia 2010 r.

<sup>149</sup> Dz. Urz. UE L 55/1 z 28 lutego 2011 r.

19, 20 i 21 tego aktu, przewidując w art. 23 wyłączenia w razie spowodowania odwołania lub opóźnienia bardzo złymi warunkami pogodowymi lub poważnymi kłóskami żywiołowymi stwarzającymi zagrożenia dla bezpiecznej realizacji usług. Na tej podstawie można stwierdzić, że będzie to odpowiedzialność oparta na **zasadzie ryzyka**, ale mająca stosunkowo ograniczony zakres zastosowania.

Dalsze zróżnicowanie zasad odpowiedzialności przewoźnika odnosi się do roszczeń odszkodowawczych związanych z przewozem **bagażu**. W tym zakresie art. 777 k.c. ustala zasadę, że za bagaż przewożony przez podróżnego przewoźnik ponosi odpowiedzialność tylko wtedy, gdy szkoda wynikła z jego **winy umyślnej** lub **rażącego niedbalstwa**. Co do roszczeń związanych z bagażem powierzonym przewoźnikowi wymieniony artykuł odsyła do zasad odpowiedzialności przewidzianych dla przewozu rzeczy. Regulacje te nie mają znaczenia praktycznego, gdyż zastosowanie znajdują **przepisy przewozowe szczególne**. Zgodnie z art. 63 ust. 1 prawa przewozowego z 1984 r. za rzeczy przewożone przez podróżnego przewoźnik ponosi odpowiedzialność tylko wtedy, gdy szkoda powstała z jego **winy**. Wystarcza najmniejszy stopień winy przewoźnika, ale udowodnienie jest sprawą trudną<sup>150</sup>. Tylko w razie zniszczenia lub uszkodzenia bagażu w wypadku, któremu uległ dany środek transportowy, kwestie dowodowe nie stwarzają większego problemu. Wina przewoźnika jest wówczas z reguły oczywista, a roszczenie odszkodowawcze może być dochodzone w ramach reżimu odpowiedzialności **deliktowej**<sup>151</sup>.

Natomiast w razie umieszczenia przez podróżnego przewożonych rzeczy w miejscu wskazanym przez przewoźnika lub na ten cel przeznaczonym, co wiąże się z brakiem możliwości sprawowania nad nimi nadzoru, przewoźnik odpowiada – zgodnie z art. 63 ust. 2 prawa przewozowego – jak za przesyłkę. Jest to odpowiedzialność kontraktowa oparta na **zasadzie ryzyka**. Od tej odpowiedzialności, uregulowanej w art. 65 prawa przewozowego, zwalniają przewoźnika trzy **ogólne przyczyny egzoneracyjne**: siła wyższa, właściwości rzeczy stanowiących przesyłkę oraz okoliczności leżące po stronie podróżnego, niewywołane winą przewoźnika. Dodatkowo jednak powołane przepisy przewidują zwolnienie przewoźnika od odpowiedzialności także w razie wystąpienia z jednej ze **szczególnych okoliczności zwalniających**, do jakich zaliczono m.in. brak, niedostateczność lub wadliwość opakowania. W rezultacie zakres odpowiedzialności przewoźnika jest tutaj znacznie **ograniczony**<sup>152</sup>.

Powyższe zasady odpowiedzialności kontraktowej przewoźnika jak za przesyłkę znajdują zastosowanie do sytuacji, gdy podróżny korzysta z **pomieszczenia** przeznaczonego **do spania** w środku transportowym należącym do odrębnego przedsiębiorstwa, eksploatującego przystosowane w ten sposób środki transportowe. Przepisy art. 63 ust. 3 omawianej ustawy **ograniczają** wskazaną odpowiedzialność

<sup>150</sup> Zob. W. Górski, K. Wesołowski, wyd. cyt., s. 136-137; A. Kolarski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2002, s. 96 i n.

<sup>151</sup> J. Gospodarek, *Prawo w turystyce...*, 2006, s. 406.

<sup>152</sup> Zob. W. Górski, K. Wesołowski, wyd. cyt., s. 137 i n.; A. Kolarski, *Prawo przewozowe. Komentarz...*, s. 96 i n.; T. Szancilo, wyd. cyt., s. 280 i n.



prowadzącego takie przedsiębiorstwo jedynie do **rzeczy zazwyczaj wnoszonych** do takich pomieszczeń. Przy tym trzeba uznać, że obejmuje to nie tylko wagony sypialne, ale także wagony z miejscami do leżenia (tzw. kuszetki), które również służą do spania, tyle że w gorszych warunkach<sup>153</sup>. Prawo przewozowe nie definiuje pojęcia rzeczy zazwyczaj wnoszonych do pomieszczeń przeznaczonych do spania w środkach transportowych, więc jest ono rozmaicie rozumiane w literaturze przedmiotu<sup>154</sup>. Powoduje to różnice w zakresie odpowiedzialności odszkodowawczej, gdyż za **inne rzeczy** niż zazwyczaj wnoszone do tego rodzaju pomieszczeń w środkach transportowych prowadzący przedsiębiorstwo eksploatujące takie środki ponosi odpowiedzialność jedynie w razie przyjęcia rzeczy na przechowanie, co w praktyce nie występuje, albo gdy szkoda wynikła z **winy umyślnej** lub **rażącego niedbalstwa** przedsiębiorcy lub osoby przezeń zatrudnionej.

Ponadto zgodnie z art. 62 ust. 4 prawa przewozowego z 1984 r. **wysokość odszkodowania** za utracony lub uszkodzony bagaż podróżnego, należnego od przewoźnika lub przedsiębiorcy eksploatującego środki transportowe z pomieszczeniami do spania, nie może przewyższać **zwykłej wartości rzeczy**. Przy tym, na podstawie ust. 5 powołanego artykułu, przedsiębiorcy ci w istocie nie ponoszą odpowiedzialności za utratę lub uszkodzenie pieniędzy, papierów wartościowych, kosztowności, przedmiotów mających wartość naukową lub artystyczną oraz innych cennych przedmiotów, gdyż nie przyjmują ich na przechowanie. Rzadko natomiast takim przedsiębiorcom lub osobom u nich zatrudnionym można udowodnić winę umyślną lub rażące niedbalstwo, powodujące wyrządzenie szkody; sytuacja ta jest krytykowana w literaturze przedmiotu<sup>155</sup>.

Dalsze szczególne unormowania dotyczące zakresu odpowiedzialności przewoźnika za **bagaż** pasażera są zawarte w powołanych już **konwencjach** międzynarodowych z dziedziny transportu **morskiego, lotniczego i kolejowego**<sup>156</sup>. Ograniczona objętość tego opracowania nie pozwala na szczegółową ich analizę. Celowa jednak jest ogólna konstatacja odwołująca się do wyników badań sprzed ćwierć wieku, dotyczących roli kwotowego ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika w międzynarodowej legislacji przewozowej. Otóż badania te doprowadziły M. Dragun do wniosku *de lege ferenda* o konieczności pełnej akceptacji **kwotowego ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika** ze względu na jego znaczenie dla pewności i po-

---

<sup>153</sup> J. Gospodarek, *Odpowiedzialność przedsiębiorstwa wagonów sypialnych za rzeczy podróżnego*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 8, Prace Instytutu Ekonomiki i Transportu nr 22, Problemy Prawne i Ekonomiczne Transportu, Szczecin 1987, s. 51-52; tenże, *Zagadnienia prawne przejazdów w wagonach sypialnych i wagonach z miejscami do leżenia w komunikacji krajowej*, „Nowe Prawo” 1973, nr 9, s. 1314 i n.

<sup>154</sup> Por. A. Kolarski, *Prawo przewozowe. Komentarz...*, s. 98; M. Nesterowicz, *Prawo turystyczne...*, s. 184-185; J. Gospodarek, *Prawo w turystyce...*, 2006, s. 407-408; T. Szanciło, wyd. cyt., s. 276-277.

<sup>155</sup> J. Gospodarek, *Prawo w turystyce...*, 2006, s. 408.

<sup>156</sup> Zob. bliżej tamże, s. 408-413 oraz powołana tam literatura przedmiotu, jak również tenże, *Prawo w turystyce i rekreacji. Definicje...*, s. 213 i n., zawierające bibliografię.

wszechności kompensacji oraz uproszczenia i usprawnienia procesu restytucji szkód w sytuacji dalszego zwiększenia masowości przewozów i wzrostu ich złożoności<sup>157</sup>. Istnienie kwotowych ograniczeń we współcześnie obowiązujących konwencjach międzynarodowych z dziedziny transportu świadczy niewątpliwie o słuszności tezy postawionej i wykazanej przez Autorkę. Odnosi się to zwłaszcza do zakresu odpowiedzialności przewoźnika za **ustratę** lub **uszkodzenie bagażu** i **opóźnienie** w jego przewozie na trasach międzynarodowych. Natomiast w zakresie **szkód osobowych** i związanych z **opóźnieniem** w przewozie pasażera znaczenie regulacji kwotowego ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika w międzynarodowym prawie przewozowym zaczyna w ostatnich latach maleć, czemu dają wyraz powołane **rozporządzenia** Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące transportu lotniczego i kolejowego oraz żeglugi morskiej i śródlądowej. Na szczególną uwagę zasługują ustalenia art. 7 rozporządzenia nr 181/2011/UE dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym, gdyż przewidują one, że granica odszkodowania określona w prawie krajowym w razie śmierci lub odniesienia obrażeń przez pasażera nie może być niższa niż 220 tys. euro na pasażera, a w przypadku utraty lub uszkodzenia bagażu to ograniczenie odszkodowania powinno wynosić nie mniej niż 1200 euro na sztukę bagażu. Ustalenie tych minimalnych kwot zmierza w kierunku zapewnienia pasażerom korzystającym z transportu autobusowego i autokarowego poziomu ochrony porównywalnego z innymi rodzajami transportu.

## 7. Odpowiedzialność kontraktowa i deliktowa przedsiębiorcy będącego organizatorem rekreacji

Żadna ustawa szczególna nie reguluje problematyki odpowiedzialności cywilnej organizatora rekreacji<sup>158</sup> z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy o świadczenie usług rekreacyjnych. Ustaleń szczególnych nie zawierała ustawa z dnia 18 stycznia 1996 r. o kulturze fizycznej<sup>159</sup>, która problematykę działalności w dziedzinie rekreacji normowała jedynie od strony administracyjnej. W konsekwencji, do odpowiedzialności kontraktowej organizatora rekreacji zastosowanie znajdują przepisy kodeksowe określające skutki niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania<sup>160</sup>. Oznacza to oparcie tej odpowiedzialności na **zasadzie domniemania winy**.

Wszelkie **okoliczności** leżące **po stronie organizatora rekreacji**, powodujące odwołanie imprezy rekreacyjnej lub zajęć rekreacyjnych, rodzą jego odpowiedzial-

<sup>157</sup> M. Dragun, wyd. cyt., s. 183.

<sup>158</sup> Co do pojęcia „organizator rekreacji” zob. J. Gospodarek, *Prawo w turystyce i rekreacji*, Warszawa 2007, s. 52-53.

<sup>159</sup> Tekst jednolity: Dz. U. 2007, nr 226, poz. 1675 z późn. zm. Powołana ustawa straciła moc z dniem 16 października 2010 r. Jej uchylenia dokonała ustawa z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie (Dz. U. nr 127, poz. 857 z późn. zm.), która również nie zawiera ustaleń szczególnych w tym zakresie.

<sup>160</sup> J. Gospodarek, *Prawo w turystyce i rekreacji...*, 2007, s. 333 i n.

ność kontraktową. Do przyczyn powodujących **niewykonanie** zobowiązania przez organizatora rekreacji należą wszelkie decyzje zakazujące prowadzenia działalności w dziedzinie rekreacji w określonym obiekcie rekreacyjnym lub na oznaczonym terenie ze względów higienicznych lub naruszenia zasad bezpieczeństwa w dziedzinie kultury fizycznej. Tak również trzeba ocenić niezapewnienie prowadzenia zajęć rekreacyjnych lub imprez rekreacyjnych przez osoby mające wymagane kwalifikacje zawodowe, prowadzące do odwołania danych zajęć lub imprezy, czy też brak kwalifikacji pedagogicznych wymaganych w placówkach wypoczynku dla dzieci i młodzieży szkolnej, bądź nieposiadanie kwalifikacji kierowniczych wymaganych w przypadku imprez organizowanych przez szkoły publiczne w ramach krajoznawstwa i turystyki<sup>161</sup>.

Z kolei **zawinionymi** przez organizatora rekreacji **okolicznościami**, powodującymi **nienależyte wykonanie** przezeń zobowiązania, są wszelkie sytuacje, gdy część zaplanowanych zajęć rekreacyjnych nie odbyła się bez szczególnego powodu albo z braku odpowiedniego sprzętu sportowego lub urządzeń niezbędnych do prowadzenia zajęć rekreacyjnych lub realizacji programu imprezy rekreacyjnej, bądź taki sprzęt lub urządzenia były niesprawne. Tak również należy ocenić prowadzenie tego rodzaju zajęć lub imprezy przez osobę bez wymaganych uprawnień albo będącą pod wpływem alkoholu lub środków odurzających. W istocie także naruszenie innych obowiązków organizatora rekreacji, wynikających z regulaminu zajęć lub imprezy rekreacyjnej, może oznaczać nienależyte wykonanie zobowiązania. Będzie tak zwłaszcza w razie nieplanowanej zmiany miejsca zajęć lub imprezy czy utworzenia zbyt licznej grupy ich uczestników<sup>162</sup>.

Warto zasygnalizować **specyficzne cechy** usług rekreacyjnych, powodujące znaczną dowolność w ocenach należytego lub nienależytego ich świadczenia. Do cech tych zaliczyć trzeba nie tylko niematerialny charakter tego rodzaju usług, ale także ich wielkie zróżnicowanie, a często wręcz niejednoznaczność rodzajów usług rekreacyjnych i kształtowanie się pewnych standardów w tym zakresie. Potwierdza to najnowsza Polska Klasyfikacja Działalności (PKD 2007), zaliczająca działalność związaną z rekreacją w ramach sekcji R („Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją”) do działu 93 na pograniczu działalności sportowej i rozrywkowej<sup>163</sup>. Wymienione cechy usług rekreacyjnych wpływają niewątpliwie na zakres odpowiedzialności kontraktowej organizatorów rekreacji. Niemal nie zdarza się, aby taki organizator zechciał na podstawie art. 473 k.c. umownie rozszerzyć zakres swojej odpowiedzialności za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania. Natomiast często praktykowane jest zastrzeżenie w regulaminach zajęć lub imprezy rekreacyjnej prawa uczestnika do **zwrotu części** lub **całości opłaty** pobranej za usłu-

<sup>161</sup> Tamże.

<sup>162</sup> Tamże, z. 333-334.

<sup>163</sup> Zob. rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 grudnia 2007 r. w sprawie Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD), powołane w przypisie 17, Wyjaśnienia PKD-2007, s. 304-311.



gi rekreacyjne w razie ich niewykonania lub nienależytego wykonania<sup>164</sup>. Zamiast zgodnie z kodeksową zasadą domniemania winy próbować obalić to domniemanie, wykazując, że niewykonanie lub nienależyte wykonanie danego zobowiązania nastąpiło wskutek innych okoliczności niż te, za które jako dłużnik ponosi odpowiedzialność, organizator rekreacji dokonuje po prostu wskazanego zwrotu opłaty lub jej części, co z reguły kończy spór między stronami. Nie wpływa to dobrze na jakość usług rekreacyjnych i zapewne nic się tutaj nie zmieni, jeśli umowy o świadczenie usług rekreacyjnych nie zostaną uregulowane w odrębnej ustawie na wzór ustawy o u.t. Taka propozycja ustawowej regulacji została już wstępnie zgłoszona w literaturze przedmiotu<sup>165</sup>.

Z kolei odpowiedzialność organizatora rekreacji za szkodę wyrządzoną **czynem niedozwolonym** obejmuje różne stany faktyczne, występujące zarówno w turystyce indywidualnej, jak i zorganizowanej. Mamy wówczas do czynienia nie tylko z odpowiedzialnością za własne czyny i czyny cudze, ale także z odpowiedzialnością organów władzy publicznej, odpowiedzialnością za zwierzęta i rzeczy oraz odpowiedzialnością związaną z użyciem sił przyrody. Uprzednio ustawa o kulturze fizycznej z 1996 r. i jej akty wykonawcze ustalały w tym zakresie wymagania dotyczące bezpieczeństwa w dziedzinie kultury fizycznej. Regulacje te określały obowiązki organizatorów rekreacji<sup>166</sup>, których naruszenie umożliwiało postawienie zarzutu zawinonego postępowania podmiotom oraz organom administracji rządowej i samorządowej, odpowiedzialnym za zapewnienie bezpieczeństwa uczestnikom rekreacji<sup>167</sup>. Zostały one zastąpione przez ogólne ustalenia art. 39 ustawy o sporcie, która obejmuje szerokim rozumieniem sportu także działalność rekreacyjną<sup>168</sup>. Ustalenia te określają obowiązki w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa osób korzystających ze szlaków górskich, tras narciarskich oraz uprawiających sporty górskie, a także osób pływających, kąpiących się w wyznaczonych do tego miejscach oraz uprawiających sporty wodne. Z początkiem 2012 r. zostaną one zastąpione przez regulacje ustawy z 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie i ratownictwie w górach i na zorganizowanych terenach narciarskich<sup>169</sup> oraz ustawy z 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych<sup>170</sup>. Należy podkreślić, że wymienione ustawy nie zawierają norm prawnych o charakterze cywilnoprawnym.

Obecnie odpowiedzialność deliktowa organizatorów rekreacji z reguły jest oparta na ogólnych przepisach kodeksowych odwołujących się do **zasady winy**. Właśnie na tej zasadzie można dochodzić roszczeń deliktowych w sytuacjach, gdy przyczyną

<sup>164</sup> J. Gospodarek, *Prawo w turystyce i rekreacji...*, 2007, s. 334.

<sup>165</sup> J. Gospodarek, *Uwarunkowania prawne świadczenia usług rekreacyjnych*, badania własne w ramach Kolegium Zarządzania i Finansów SGH (niepublikowane), Warszawa 2007, s. 16.

<sup>166</sup> Zob. J. Gospodarek, *Prawo w turystyce i rekreacji...*, 2007, s. 136-160.

<sup>167</sup> Zob. bliżej tamże, s. 334 i n.

<sup>168</sup> Zob. M. Gniatkowski (red.), *Ustawa o sporcie. Komentarz*, Wrocław 2011, s. 20.

<sup>169</sup> Dz. U. nr 208, poz. 1241.

<sup>170</sup> Dz. U. nr 208, poz. 1240.

szkody poniesionej przez uczestnika rekreacji był brak lub niesprawność określonych urządzeń na zajęciach albo imprezie rekreacyjnej, brak ratownika na strzeżonej plaży lub basenie, czy przy określonych urządzeniach parku wodnego, bądź brak odpowiednich ostrzeżeń o niebezpieczeństwach grożących na terenach rekreacyjnych. Jednak nie na **zasadzie** winy, lecz **ryzyka** opiera się odpowiedzialność organizatora rekreacji prowadzącego przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody. Dotyczy to np. podmiotów prowadzących wyciągi narciarskie. Jeśli jednak siły przyrody są wykorzystywane w danym przedsiębiorstwie lub zakładzie jedynie dla działań uzupełniających, to ewentualna deliktowa odpowiedzialność przedsiębiorcy będzie oparta na zasadzie winy. Właśnie **wina domniemana** jest podstawą odpowiedzialności organizatora rekreacji posługującego się zwierzętami w toku zajęć lub imprezy rekreacyjnej, co odnosi się zwłaszcza do turystyki konnej i różnych form rekreacji wykorzystujących konie lub inne zwierzęta<sup>171</sup>. Powołany już wyżej art. 431 k.c. nakazuje w takich sytuacjach domniemywać **winę w nadzorcze**. Na tej podstawie sądy jednak z reguły oddalają powództwa o zadośćuczynienie w razie wypadku w stadninie podczas jazdy konnej, czego potwierdzeniem jest wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 kwietnia 2004 r.<sup>172</sup>. Jest to słusznie krytykowane w literaturze przedmiotu, gdyż pomija się możliwość oparcia odpowiedzialności organizatora rekreacji na **zasadzie słuszności**<sup>173</sup>.

Wprawdzie powołane wyżej ustawy szczególne dotyczące bezpieczeństwa w górach i na obszarach wodnych nie zawierają żadnych ustaleń o czynach niedozwolonych, to w przyszłości jest możliwe wprowadzenie takich unormowań do projektowanej ustawy o szlakach turystycznych<sup>174</sup>. Przecież właśnie na szlakach turystycznych zdarza się coraz więcej czynów niedozwolonych, których sprawcy lub osoby będące za nich odpowiedzialne w praktyce najczęściej nie ponoszą odpowiedzialności cywilnej. Przepisy kodeksowe o czynach niedozwolonych okazują się tu zupełnie niewystarczające, a odpowiedzialność najczęściej jest iluzoryczna. Występuje to zwłaszcza w przypadku szkód wyrządzanych czynami niedozwolonymi przez turystów rowerowych uczestnikom rekreacji pieszej. Wydaje się, że odpowiedzialność odszkodowawczą na **zasadzie ryzyka** powinien ponosić organizator rekreacji za szkody pozostające w związku z takimi imprezami rekreacyjnymi, jak **rajdy rowerowe** czy **spartakiady**, w których ramach są przeprowadzane **wyścigi rowerowe**. Rowerzyści bowiem, zwłaszcza rowerzyści górscy, są na szlakach turystycznych znacznym zagrożeniem dla bezpieczeństwa innych uczestników rekreacji i wszystkich osób poruszających się pieszo. Rower, wbrew pozorom, stanowi zwiąk-

<sup>171</sup> Tamże, s. 335.

<sup>172</sup> IV CK 231/03, LEX nr 176080.

<sup>173</sup> Zob. B. Więzowska, *Odpowiedzialność cywilna na zasadzie słuszności*, Warszawa 2009, s. 261-263.

<sup>174</sup> O potrzebie uchwalenia ustawy o szlakach turystycznych zob. J. Gospodarek, *Celowość i konieczność uchwalenia ustawy o szlakach turystycznych*, [w:] P. Kuleczka (red.), *Szlaki turystyczne a przestrzeń turystyczna*, Warszawa 2007, s. 65 i n.

szone zagrożenie dla otoczenia i w konsekwencji odpowiedzialność rowerzysty, jako samoistnego posiadacza roweru, za szkodę na osobie lub mieniu wyrządzoną komukolwiek przez **ruch** takiego pojazdu powinna być w przyszłości oparta na zasadzie ryzyka. Od tej odpowiedzialności mogą zwalniać tylko takie okoliczności, jak siła wyższa, wyłączna wina uszkodzowanego albo wyłączna wina osoby trzeciej<sup>175</sup>. Ustalenia te powinny być odpowiednio stosowane do wskazanych organizatorów rekreacji.

Różne przypadki odpowiedzialności deliktowej organizatora rekreacji mogą wystąpić w **zbiegu** z jego odpowiedzialnością kontraktową. Poza stosunkiem umownym odpowiedzialność na **zasadzie winy** występuje w razie wyrządzenia szkody uczestnikom festynu lub podobnej imprezy rekreacyjnej. Z kolei w sytuacji zawalenia się karuzeli lub innych urządzeń tzw. wesołego miasteczka przedsiębiorca prowadzący działalność tego rodzaju ponosi odpowiedzialność na **zasadzie ryzyka** za szkody wyrządzone zarówno osobom korzystającym za odpłatnością z tego rodzaju urządzeń, jak i osobom trzecim. Takie wesołe miasteczko trzeba uznać za przedsiębiorstwo uprawiane w ruch za pomocą sił przyrody<sup>176</sup>.

## 8. Wnioski podsumowujące

Pojęcie „**przedsiębiorca turystyczny**”, chociaż nie jest zdefiniowane w obowiązującym prawie i ma nie do końca określony zakres, to jednak ze względu na występowanie w praktyce turystycznej może być przydatne również w analizach prawnych. Niewątpliwie, może być ono stosowane w odniesieniu do każdego przedsiębiorcy, który świadczy usługi turystyczne. Usługi tego rodzaju są nader zróżnicowane i unormowane licznymi aktami normatywnymi w sposób często znacznie odbiegający od ustaleń kodeksu cywilnego. W pełni odnosi się to do problematyki odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorców turystycznych.

Odpowiedzialność cywilna większości przedsiębiorców turystycznych jest uregulowana przez przepisy szczególne, co wynika z potrzeby ochrony interesów konsumentów, jakimi są turyści i odwiedzający. Szczególne regulacje prawne odnoszą się do organizatorów turystyki, hotelarzy i przewoźników. Generalnie opierają one odpowiedzialność cywilną tych przedsiębiorców na zasadzie ryzyka, korzystnej dla konsumentów, na rzecz których są świadczone usługi organizacyjne biur podróży, usługi hotelarskie czy przewozowe. Ta ogromna grupa konsumentów potrzebuje szczególnej ochrony, gdyż jej podstawowe prawa i interesy są zagrożone w związku z przebywaniem poza miejscem zamieszkania. **Ochrony** takiej wymaga przede wszystkim **życie i zdrowie** ludzi **podróżujących**, biorących udział w rozmaitych imprezach turystycznych, korzystających ze środków transportu zbiorowego oraz z noclegów poza domem. W tych sytuacjach często zagrożone są również **interesy majątkowe** osób podróżujących, zwłaszcza ich bagaż i inne rzeczy zabrane w podróż.

<sup>175</sup> Tamże, s. 71.

<sup>176</sup> J. Gospodarek, *Prawo w turystyce i rekreacji...*, 2007, s. 336.

Współczesne prawo, zarówno w Polsce, jak i w wielu innych państwach, zmierza do **coraz pełniejszej ochrony jednostki przez przepisy prawa cywilnego**<sup>177</sup>. Następuje to nie tylko w drodze nowelizacji kodeksu cywilnego i uchwalania ustaw szczególnych w stosunku do niego, w tym będących wyrazem implementacji dyrektyw organów UE, ale również w wyniku ratyfikowania przez Polskę umów międzynarodowych oraz wydawania rozporządzeń przez organy UE. Mimo to wciąż nie można powiedzieć, że normy prawa cywilnego zapewniają w Polsce wystarczającą ochronę życia i zdrowia konsumentów oraz ich praw własności podczas korzystania z usług organizacyjnych biur podróży, usług hotelarskich czy przewozowych.

Przy korzystaniu z usług organizatora turystyki problemem prawnym pozostaje nadal możliwość dochodzenia **zadośćuczynienia za doznaną krzywdę**. Ustawodawca polski bowiem nie ustosunkował się do powołanego w tym opracowaniu, znanego wyroku ETS z 12 marca 2002 r. w sprawie o zmarnowany urlop podczas imprezy turystycznej i nie dokonał odpowiedniej zmiany ustawy o u.t. W ustawie tej wymagają też jednoznacznego uregulowania kwestie zasad i zakresu odpowiedzialności cywilnej organizatora turystyki za tzw. **wycieczki fakultatywne** oraz organizatora tzw. **wypraw partnerskich**.

W odniesieniu do odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorcy hotelarskiego sprawą najbardziej kontrowersyjną wydaje się wyłączenie samochodów z pojęcia rzeczy wniesionych przez gości hotelowych. Ta zmiana ustaleń kodeksu cywilnego, dokonana w 1998 r., w połączeniu z zastąpieniem wówczas zasady nieograniczonej odpowiedzialności hotelarza za rzeczy gościa hotelowego zasadą odpowiedzialności ograniczonej kwotowo, jest niestety dowodem na to, że nie we wszystkich dziedzinach życia zmiany obowiązującego prawa cywilnego rzeczywiście zmierzają ku pełniejszej ochronie praw jednostki. W hotelarstwie **interesy hotelarzy** wzięły górę nad interesami gości hotelowych.

Najwięcej uwag i wątpliwości można zgłosić w odniesieniu do cywilnoprawnych unormowań odpowiedzialności przewoźników. Choć prawo konsumentów do bezpieczeństwa usług jest formułowane w prawie wspólnotowym już od połowy lat siedemdziesiątych<sup>178</sup>, to w dziedzinie usług przewozowych realizacji tego prawa nie sprzyja **niejednolitość** regulacji prawnych odpowiedzialności przewoźników za śmierć i uszczerbek na zdrowiu pasażerów. Wprawdzie poszczególne reżimy prawne tej odpowiedzialności odwołują się w coraz większym zakresie do **zasady ryzyka**, to wiąże się to często z **kwotowymi ograniczeniami** odpowiedzialności przewoźników. Trzeba zauważyć stopniowe zmniejszanie zróżnicowania regulacji prawa przewozowego dotyczących tych kwestii<sup>179</sup>, ale radykalnych zmian obowiązującego prawa nie można tutaj oczekiwać. Natomiast dość niespodziewanie w ostatnich latach przyspieszyły zmiany w zakresie unormowań prawnych odpo-

<sup>177</sup> Podkreśla to M. Nesterowicz, *Zadośćuczynienie pieniężne ex contractu...*, s. 21.

<sup>178</sup> Zob. E. Łętowska, *Europejskie prawo...*, s. 77 i n.

<sup>179</sup> Zauważa to M. Stec, *Reżimy...*, s. 459.

wiedzialności przewoźników z tytułu **opóźnienia w przewozie pasażerów**. Rozporządzenia unijne uregulowały kwestie dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z tego tytułu w przewozach lotniczych już w 2004 r., a w przewozach kolejowych w 2007 r. W opracowaniu tym wykazano, że rozporządzenia te dały Trybunałowi Konstytucyjnemu **asumpt do nowego spojrzenia** na polskie prawo przewozowe z 1984 r., co znalazło odzwierciedlenie w wyroku z 2 grudnia 2008 r., uznającym za niezgodne z Konstytucją dotychczasowe ustalenia prawa przewozowego w sprawie odpowiedzialności przewoźnika za opóźnienie w przewozie podróznego. Można śmiało przewidywać, że na tym się nie skończy i w niedalekiej przyszłości również inne regulacje prawa przewozowego zostaną zakwestionowane przez Trybunał Konstytucyjny z powodu **ograniczenia ochrony praw majątkowych konsumentów**, niemającego uzasadnienia w Konstytucji RP.

Wydaje się, że w warunkach gospodarki rynkowej **inaczej** należy też spojrzeć na wiele przepisów prawa przewozowego z 1984 r., dotyczących odpowiedzialności przewoźnika za **ustratę** lub **uszkodzenie bagażu** oraz za **opóźnienie** w jego przewozie. Obecne bowiem regulacje prawne tych zagadnień również prowadzą do ograniczenia ochrony praw majątkowych podrózników, naruszając Konstytucję RP. Trudniej jednak zakwestionować zasadność licznych ustaleń konwencji międzynarodowych z dziedziny transportu morskiego, lotniczego i kolejowego, wprowadzających ograniczenia zakresu odpowiedzialności przewoźnika za bagaż i ustalających kwotowe ograniczenia odszkodowań z tego tytułu. **Limity odszkodowań w przewozach międzynarodowych** pasażerów i ich bagażu mają długą **tradycję** i podważanie rozwiązań międzynarodowych nie daje nadziei na zmiany w dającej się przewidzieć przyszłości. Idea granic odszkodowań w przewozach pasażerskich jest akceptowana przez najnowsze rozporządzenia unijne dotyczące praw pasażerów w transporcie morskim i żegludze śródlądowej oraz transporcie autobusowym i autokarowym.

Inaczej zaś trzeba ocenić podleganie przedsiębiorców turystycznych świadczących usługi gastronomiczne i rekreacyjne **ogólnym zasadom** kodeksu cywilnego, dotyczącym odpowiedzialności cywilnej. W praktyce przedsiębiorcy ci często korzystają z możliwości ograniczenia zakresu swojej odpowiedzialności kontraktowej poprzez odpowiednie postanowienia umowne oraz ustalenia regulaminowe zawarte w stosowanych przez siebie wzorcach umów. Tym ważniejszym dopełnieniem odpowiedzialności cywilnej restauratorów i organizatorów rekreacji jest ich odpowiedzialność deliktowa, którą przepisy szczególne opierają niekiedy na zasadzie ryzyka. Regułą w tych sytuacjach jest jednak odpowiedzialność na zasadzie winy. Ogólne ustalenia kodeksowe znajdują również zastosowanie do zasad i zakresu odpowiedzialności cywilnej pośredników turystycznych i agentów turystycznych. Ci ostatni jednak, na podstawie szczególnych regulacji ustawy o u.t., są w oznaczonych sytuacjach słusznie traktowani jak organizatorzy turystyki, ponosząc taką samą odpowiedzialność kontraktową opartą na zasadzie ryzyka.

Ogólne wnioski nasuwające się z dokonanych analiz są takie, że ani przepisy kodeksowe, ani przepisy szczególne **nie chronią w pełni interesów konsumentów**



korzystających z usług turystycznych, gdyż odpowiedzialność cywilna przedsiębiorców turystycznych jest nieraz iluzoryczna, a jej zakres podlega licznym ograniczeniom. Warto to wziąć pod uwagę zarówno przy tworzeniu nowego kodeksu cywilnego, jak i kolejnej nowelizacji ustawy o usługach turystycznych z 1997 r. Autor stoi na stanowisku, że dojrzeła potrzeba szczególnych regulacji umów o świadczenie usług rekreacyjnych oraz wynikającej z nich odpowiedzialności kontraktowej organizatorów rekreacji. Zasady i zakres ich odpowiedzialności deliktowej również zasługują na głębokie przemyślenie wobec rosnącej roli usług rekreacyjnych w sytuacji dysponowania coraz większą ilością czasu wolnego przez współczesnego człowieka<sup>180</sup>.

Należy wyrazić przekonanie, że nowe uregulowania ustawowe problematyki odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorcy turystycznego **przywróca równość szans** konsumenta-turysty w stosunkach z przedsiębiorcami świadczącymi usługi turystyczne na jego rzecz. O takie właśnie rozumienie ochrony konsumenta występuje od lat E. Łętowska<sup>181</sup>. Powołany w tym opracowaniu wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 2 grudnia 2008 r. dowodzi, że Trybunał podziela to stanowisko<sup>182</sup>. Konsumentom zatem mogą liczyć na taką właśnie ochronę swoich interesów i przyszłe, korzystne zmiany w regulacjach ustawowych odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorcy turystycznego.

## Literatura

- Adameczak-Retecka M., *Zakres pojęcia „szkoda” w prawie wspólnotowym – glosa do wyroku TS z dnia 12 marca 2002 wydanego w sprawie C-168/00 Simone Leitner v. TUI Deutschland GmbH & Co. KG*, „Gdańskie Studia Prawnicze – Przegląd Orzecznictwa” 2005, nr 1-2.
- Baj L., *Rząd odracza odszkodowania dla pasażerów kolei?*, „Gazeta Wyborcza” 25 listopada 2009 r.
- Bieniek G., Ciepła H., Dmowski S., Gudowski J., Kołakowski K., Zychowicz M., Wiśniewski T., Żuławska C., *Komentarz do Kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania*, t. I, Warszawa 1999.
- Byczkowska I., *Podstawa odpowiedzialności za produkt*, „Państwo i Prawo” 2001, z. 2.
- Bombol M., *Ekonomiczny wymiar czasu wolnego*, Warszawa 2005.
- Boszko M., *Wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie Leitner. Odszkodowanie za szkodę niematerialną oraz model odpowiedzialności odszkodowawczej w dyrektywie w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek. Glosa*, „Transformacje Prawa Prywatnego” 2007, nr 1.
- Butowski L., *Turystyka w Polsce. Uwarunkowania organizacyjne i prawne*, Lublin 2007.
- Ciemiński M., *Naprawienie uszczerbku polegającego na utraconej przyjemności z podróży*, „Kwartalnik Prawa Prywatnego” 2005, z. 2.
- Cybula P., *Podstawy prawne współpracy pilota wycieczek z organizatorem turystyki*, „Problemy Turystyki” 2006, nr 1-4.
- Cybula P. (red.), *Prawo w praktyce biur podróży*, Warszawa 2006.
- Cybula P., *Umowa o imprezę turystyczną*, Warszawa 2005.

<sup>180</sup> Zob. M. Bombol, *Ekonomiczny wymiar czasu wolnego*, Warszawa 2005, s. 84 i n.

<sup>181</sup> E. Łętowska, *Prawo umów...*, Warszawa 1999, s. 19.

<sup>182</sup> Zob. uzasadnienie wyroku Trybunału Konstytucyjnego powołanego w przypisie 128, s. 9.



- Czachórski W., *Zobowiązania. Zarys wykładu*, Warszawa 2002.
- Czachórski W., Brzozowski A., Safjan M., Skowrońska-Bocian E., *Zobowiązania. Zarys wykładu*, Warszawa 2009.
- Dragun M., *Kwotowe ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika w międzynarodowym prawie przewozowym*, Toruń 1984.
- Gnela B., *Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną przez produkt niebezpieczny (tzw. odpowiedzialność za produkt)*, Kraków 2000.
- Gniatkowski (red.), *Ustawa o sporcie. Komentarz*, Wrocław 2011.
- Gołębski G., *Przedsiębiorstwo na rynku turystycznym*, [w:] G. Gołębski (red.), *Kompendium wiedzy o turystyce*, Warszawa–Poznań 2002.
- Gołębski G., *Przedsiębiorstwo turystyczne na rynku*, [w:] G. Gołębski (red.), *Przedsiębiorstwo turystyczne. Ujęcie statyczne i dynamiczne*, Warszawa 2007.
- Gołębski G., *Przedsiębiorstwo turystyczne w gospodarce wolnorynkowej*, Poznań 1997.
- Gospodarek J., *Celowość i konieczność uchwalenia ustawy o szlakach turystycznych*, [w:] P. Kuleczka (red.), *Szlaki turystyczne a przestrzeń turystyczna*, Warszawa 2007.
- Gospodarek J., *Odpowiedzialność przedsiębiorstwa wagonów sypialnych za rzeczy podróżnego*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 8, Prace Instytutu Ekonomiki i Transportu nr 22, Problemy Prawne i Ekonomiczne Transportu, Szczecin 1987.
- Gospodarek J., *Prawo transportowe*, Warszawa 1988.
- Gospodarek J., *Prawo w turystyce i rekreacji. Definicje. Schematy. Kazusy. Testy. Wykaz aktów normatywnych. Bibliografia*, Warszawa 2008.
- Gospodarek J., *Prawo w turystyce i rekreacji*, Warszawa 2007.
- Gospodarek J., *Prawo w turystyce*, Warszawa 2006.
- Gospodarek J., *Uwarunkowania prawne świadczenia usług rekreacyjnych, badania własne w ramach Kolegium Zarządzania i Finansów SGH (niepublikowane)* Warszawa 2007.
- Gospodarek J., *Zagadnienia prawne przejazdów w wagonach sypialnych i wagonach z miejscami do leżenia w komunikacji krajowej*, „Nowe Prawo” 1973, nr 9.
- Gospodarek J., *Zawarcie umowy przewozu osób*, Warszawa 1979.
- Gostyński A., *Przewodnicy turystyczni i piloci w aktualnej sytuacji prawnej w Polsce (wybrane zagadnienia)*, [w:] Z. Kruczek (red.), *Pilotaż i przewodnictwo – nowe wyzwania. Materiały z II Forum Pilotażu i Przewodnictwa*, Kraków 2005.
- Górski W., Dominiczak Z., *Problematyka prawna przewozu osób*, Wrocław 1987.
- Górski W., Mendyk E., *Prawo transportu drogowego*, Warszawa 2005.
- Górski W., Wesołowski K., *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji*, Gdańsk 2005.
- Grzybowski S. (red.), *System prawa cywilnego*, t. III, cz. 2, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk 1976.
- Grzesiek A., *Niedozwolone klauzule w umowach o imprezę turystyczną we wspólnotowym i polskim prawie ochrony konsumenta*, Kraków 2008.
- Jagielska M., *Odpowiedzialność za produkt*, Warszawa 2009.
- Jędrzejczyk I., *Nowoczesny biznes turystyczny. Ekostrategie w zarządzaniu firmą*, Warszawa 2000, s. 45 i n.
- Kępiński M., *O zakresie odpowiedzialności za produkt niebezpieczny*, [w:] L. Ogiegło, W. Popiołek, M. Szpunar (red.), *Rozprawy prawnicze. Księga pamiątkowa Profesora Maksymiliana Pazdana*, Kraków 2005.
- Koch A., Napierała J. (red.), *Umowy w obrocie gospodarczym*, Kraków 2006.
- Kolarski A., *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2002.
- Kolarski A., *Termin wykonania umowy przewozu osób*, „Problemy Prawa Przewozowego” t. IV, Katowice 1982.
- Konert A., *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*, Warszawa 2010.

- Król P., *Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego z tytułu umowy o przewóz. Odpowiedzialność użytkownika statków powietrznych*, „Radca Prawny” 2001, nr 3.
- Kunert-Diallo A., *Kolizje praw w międzynarodowym transporcie lotniczym*, Warszawa 2011.
- Kurek W. (red.), *Turystyka*, Warszawa 2007.
- Kuska-Zak I., *Odpowiedzialność organizatora turystyki za szkodę niemajątkową powstałą na skutek niewykonania lub nienależytego wykonania umowy o imprezę turystyczną*, [w:] P. Cybula, J. Raciborski (red.), *Turystyka a prawo. Aktualne problemy legislacyjne i konstrukcyjne*, Sucha Beskidzka–Kraków 2008.
- Luzak J., Osajda K., *Odpowiedzialność za zmarnowany urlop w prawie polskim*, „Kwartalnik Prawa Prywatnego” 2005, z. 2.
- Łętowska E., *Europejskie prawo umów konsumenckich*, Warszawa 2004.
- Łętowska E., *Ochrona niektórych praw konsumentów*, Warszawa 2001.
- Łętowska E., *Prawo umów konsumenckich*, Warszawa 2002.
- Łopuski J., *Nowy kodeks morski*, „Kwartalnik Prawa Prywatnego” 2002, z. 4.
- Łopuski J., *Tradycja i nowoczesność: czynniki wpływające na kształt współczesnego prawa morskiego*, [w:] A. Nowicka (red.), *Prawo prywatne czasu przemian. Księga pamiątkowa dedykowana Profesorowi Stanisławowi Sołtyśńskiemu*, Poznań 2005.
- Marak K., *Administracyjnoprawne warunki podejmowania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia biur podróży w świetle projektu nowelizacji ustawy o usługach turystycznych z 25 marca 2009 r.*, [w:] P. Cybula (red.), *Transformacje prawa turystycznego*, Kraków 2009.
- Nesterowicz M., *Od nieograniczonej do ograniczonej odpowiedzialności hoteli za rzeczy gości hotelowych*, „Państwo i Prawo” 1995, z. 2.
- Nesterowicz M., *Odpowiedzialność biura podróży za osoby trzecie*, [w:] M. Pyziak-Szafnicka (red.), *Odpowiedzialność cywilna. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Adama Szpunara*, Kraków 2004.
- Nesterowicz M., *Odpowiedzialność cywilna hotelu za bezpieczeństwo pobytu gości hotelowych*, „Palestra” 1998, nr 5.
- Nesterowicz M., *Prawo cywilne USA*, Toruń 1999.
- Nesterowicz M., *Prawo turystyczne*, Warszawa 2009.
- Nesterowicz M., *Przewóz pasażerów*, [w:] J. Łopuski (red.), *Prawo morskie*, t. II, *Prawo żeglugi morskiej – I*, Bydgoszcz 1998.
- Nesterowicz M., *Zadośćuczynienie pieniężne ex contractu i przy zbiegu z odpowiedzialnością ex delicto*, „Państwo i Prawo” 2007, z. 1.
- Nesterowicz M., *Zadośćuczynienie pieniężne za „zmarnowany urlop” podczas wycieczki turystycznej*, „Państwo i Prawo” 2002, z. 10.
- Nesterowicz M., Rembieliński A., *Odpowiedzialność cywilna zakładu hotelarskiego za rzeczy gości hotelowych*, Warszawa 1986.
- Nesterowicz M., Rembieliński A., *Odpowiedzialność cywilna zakładu hotelarskiego*, Toruń 1995.
- Panasiuk A. (red.), *Ekonomika turystyki*, Warszawa 2006.
- Panasiuk A. (red.), *Gospodarka turystyczna*, Warszawa 2008.
- Polkowska M., *Pojęcie szkody i odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego w systemie warszawsko-montrealskim*, „Palestra” 2004, nr 9-10.
- Polkowska M., *Umowa przewozu i odpowiedzialność przewoźnika w międzynarodowym transporcie lotniczym*, Warszawa 2003.
- Polkowska M., Szymajda I., *Konwencja montrealaska. Komentarz (odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego)*, Warszawa 2004.
- Raciborski J., *Kierunki nowelizacji ustawy o usługach turystycznych w zakresie przewodnictwa turystycznego i pilotażu wycieczek*, [w:], Z. Kruczek (red.), *Jakość usług w pilotażu i przewodnictwie. Materiały z IV Forum Pilotażu i Przewodnictwa*, Kraków 2009.
- Raciborski J., *Usługi turystyczne. Przepisy i komentarz*, Warszawa 1999.

- Radwański Z., *Odpowiedzialność, prawo zastawu i przedawnienie roszczeń utrzymujących hotele i podobne zakłady*, [w:] S. Grzybowski (red.), *System prawa cywilnego*, t. III, cz. 2, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk 1976.
- Rajski J. (red.), *System prawa prywatnego*, t. VII, *Prawo zobowiązań. Część szczegółowa*, Warszawa 2004.
- Rajski J., *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego w prawie międzynarodowym i krajowym*, Warszawa 1968.
- Rapacz A., *Przedsiębiorstwo turystyczne jako uczestnik rynku*, [w:] A. Rapacz (red.), *Przedsiębiorstwo turystyczne w gospodarce rynkowej*, Wrocław 2001.
- Rapacz A., *Przedsiębiorstwo turystyczne. Podstawy i zasady działania*, Warszawa 1994.
- Rapacz A., *Przedsiębiorstwo turystyczne*, Warszawa 2008.
- Rott-Pietrzyk E., *Agent turystyczny jako rzekomy pełnomocnik organizatora turystyki*, [w:] P. Cybula, J. Raciborski (red.), *Turystyka a prawo. Aktualne problemy legislacyjne i konstrukcyjne*, Sucha Beskidzka–Kraków 2008.
- Sondel K., *Opieka nad klientem jako obowiązek organizatora turystyki (wybrane zagadnienia)*, [w:] P. Cybula (red.), *Transformacje prawa turystycznego*, Kraków 2009.
- Sondel K., *Problematyka tzw. wycieczek fakultatywnych a cywilnoprawna odpowiedzialność organizatora turystyki względem klienta*, [w:] P. Cybula, J. Raciborski (red.), *Turystyka a prawo. Aktualne problemy legislacyjne i konstrukcyjne*, Sucha Beskidzka–Kraków 2008.
- Sośniak M., *Należyta staranność*, Katowice 1980.
- Sośniak M. (red.), *Prawo przewozowe*, Katowice 1987.
- Stec M., *Ochrona pasażera w transporcie kolejowym w świetle rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady*, [w:] M. Modrzejewska (red.), *Prawo handlowe XXI wieku. Czas stabilizacji, ewolucji czy rewolucji. Księga jubileuszowa Profesora Józefa Okolskiego*, Warszawa 2010.
- Stec M., *O odpowiedzialności prowadzącego hotel (kilka uwag na kanwie nowelizacji Kodeksu cywilnego i Prawa przewozowego)*, [w:] Z. Banaszczyk (red.), *Prace z prawa prywatnego. Księga pamiątkowa ku czci Sędziego Janusza Pietrzykowskiego*, Warszawa 2000.
- Stec M., *Prawo do odszkodowania w przypadku znacznego opóźnienia lotu – glosa do wyroku TS z 19.11.2009 w sprawie C-402/07 Sturgeon v. Condor oraz Bock i Lepuschitz v. Air France*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2011, nr 2.
- Stec M., *Reżimy odszkodowawczej odpowiedzialności przewoźnika w prawie polskim*, [w:] M. Pyziak-Szafnicka (red.), *Odpowiedzialność cywilna. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Adama Szpunara*, Kraków 2004.
- Stec M., *Uprawnienie do odstąpienia od umowy przewozu lotniczego z powodu znacznego opóźnienia – glosa do wyroku NSA z 19.11.2009 r. (I OSK 781/08)*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2009, nr 10.
- Szancilo T., *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2008.
- Szpunar A., *Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną przez podwładnego*, [w:] J. Rajski (red.), *Rozprawy z polskiego i europejskiego prawa prywatnego, Księga pamiątkowa ku czci prof. J. Skąpskiego*, Kraków 1994.
- Szpunar A., *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez zwierzęta i rzeczy*, Warszawa 1985.
- Śmieja A., *Odpowiedzialność odszkodowawcza za zawalenie się budowli*, Wrocław 1993.
- Trzcziński Z., *Podmioty świadczące usługi turystyczne*, [w:] J. Zaborowski (red.), *Podstawy prawne świadczenia usług turystycznych*, Warszawa 2002.
- Walczak U., *Geneza problemu w prawie europejskim i pojęcie szkody niemajątkowej*, „Transformacje Prawa Prywatnego” 2007, nr 1.
- Walczak U., *Uwagi de lege lata i de lege ferenda na temat zasad odpowiedzialności kontraktowej w świetle orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z 12 marca 2002 r. w sprawie Simone Leitner v. TUI GmbH&Co*, „Transformacje Prawa Prywatnego” 2006, nr 2.
- Wesołowski K., *Ochrona prawna klienta korzystającego z usług turystycznych w prawie polskim na tle regulacji Unii Europejskiej*, „Ekonomiczne Problemy Turystyki” 2002, nr 1.

- Więzowska B., *Odpowiedzialność cywilna na zasadzie słuszności*, Warszawa 2009.
- Włodarska-Dziurzyńska K., *Sankcje w prawie konsumenckim na przykładzie wybranych umów*, Warszawa 2009.
- Wolski D., *Prawne uwarunkowania tzw. wypraw partnerskich*, [w:] P. Cybula, J. Raciborski (red.), *Turystyka a prawo. Aktualne problemy legislacyjne i konstrukcyjne*, Sucha Beskidzka–Kraków 2008.
- Zagrobelny K., *Charakter prawny odpowiedzialności z art. 846 k.c.*, [w:] E. Gniewek (red.), *O źródłach i elementach stosunków cywilnoprawnych. Księga pamiątkowa ku czci prof. Alfreda Kleina*, Kraków 2000.
- Zawistowska H., *Nowe zasady świadczenia usług turystycznych*, Warszawa 2005.
- Zawistowska H., *Ochrona konsumenta imprez turystycznych w prawie UE i państw członkowskich*, [w:] P. Cybula, J. Raciborski (red.), *Turystyka a prawo. Aktualne problemy legislacyjne i konstrukcyjne*, Sucha Beskidzka–Kraków 2008.
- Zawistowska H., *Podstawy prawa w turystyce*, Warszawa–Łódź 1999.
- Żączkiewicz K., *Za spóźnienie przewoźnik zapłaci odszkodowanie*, „Gazeta Prawna” 9 grudnia 2008 r.
- Żylicz M., *Nowe prawo międzynarodowego przewozu lotniczego (system warszawsko-montrealski)*, „Państwo i Prawo” 1999, z. 9.
- Żylicz M., *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2011.
- Żylicz M., *Zasady odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera w międzynarodowym, europejskim i polskim prawie lotniczym*, „Palestra” 2004, nr 5-6.
- Żytkiewicz N., *Ograniczenie odpowiedzialności organizatora turystyki z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy o imprezę turystyczną na podstawie umowy międzynarodowej*, [w:] P. Cybula, J. Raciborski (red.), *Turystyka a prawo. Aktualne problemy legislacyjne i konstrukcyjne*, Sucha Beskidzka–Kraków 2008.

## PRINCIPLES AND SCOPE OF CIVIL LIABILITY OF TOURIST ENTREPRENEUR. AN ATTEMPT OF GENERALISATIONS

**Summary:** The author analyses the term “tourist entrepreneur” frequently used in tourist practice but not defined by the law, and the economic term of “tourist enterprise”. The common feature of both terms is their reference to rendering tourist services. This paper analyses the civil liability of entrepreneurs who render the most typical tourist services, i.e. organizational, proxy, hospitality, catering, transport and recreational to tourists and visitors. These issues have been regulated by a range of particular regulations, which mainly refer to tour operators, hoteliers and carriers. Generally they base the civil liability of these tourist entrepreneurs on the principle of risk, which is beneficial to the consumers of the tour operating, hospitality or transport services. However, these particular regulations also provide certain limitations of tourist entrepreneurs liability, especially by establishing limits of compensations, while entrepreneurs rendering catering and recreation services are mainly subject to general regulations of civil code regarding civil liability. In conclusion the author points out that neither the civil code nor particular regulations can sufficiently protect the interests of tourist services consumers. Better prospects in this matter are created by the Constitutional Tribunal sentence of 2 December 2008, regarding transport law, as well as EU regulations on air, rail, sea, inland waterway, bus and coach transport, discussed in this paper.

**Key words:** tourist entrepreneur, tourist services, civil liability, carrier, tour operator.