

# PRACE NAUKOWE

Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

# RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

Nr 362

## Zmiany prawodawstwa gospodarczego w okresie transformacji ustrojowej w Polsce

Redaktorzy naukow  
Tadeusz Kocowski  
Katarzyna Marak



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu  
Wrocław 2014

Redakcja wydawnicza: Anna Grzybowska, Joanna Szynal  
Redakcja techniczna: Barbara Łopusiewicz  
Korekta: Justyna Mroczkowska  
Łamanie: Małgorzata Czupryńska  
Projekt okładki: Beata Dębska

Publikacja współfinansowana z budżetu województwa dolnośląskiego



Publikacja jest dostępna w Internecie na stronach:  
[www.ibuk.pl](http://www.ibuk.pl), [www.ebscohost.com](http://www.ebscohost.com),  
w Dolnośląskiej Bibliotece Cyfrowej [www.dbc.wroc.pl](http://www.dbc.wroc.pl),  
The Central and Eastern European Online Library [www.ceeol.com](http://www.ceeol.com),  
a także w adnotowanej bibliografii zagadnień ekonomicznych BazEkon  
[http://kangur.uek.krakow.pl/bazy\\_ae/bazekon/nowy/index.php](http://kangur.uek.krakow.pl/bazy_ae/bazekon/nowy/index.php)

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 by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu  
Wrocław 2014

**ISSN 1899-3192**  
**ISBN 978-83-7695-450-9**

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Druk i oprawa:  
EXPOL, P. Rybiński, J. Dąbek, sp.j.  
ul. Brzeska 4, 87-800 Włocławek

## Spis treści

<b>Wstęp</b> .....	9
<b>Dorota Ambrożuk:</b> Kształtowanie się europejskiego prawa przewozu osób	11
<b>Jan Byrski, Monika Szaraniec:</b> Zmiany w prawie bankowym i ubezpieczeniowym w zakresie pośrednictwa finansowego w okresie transformacji ustrojowej. Część 1: Prawo bankowe .....	25
<b>Jan Byrski, Monika Szaraniec:</b> Zmiany w prawie bankowym i ubezpieczeniowym w zakresie pośrednictwa finansowego w okresie transformacji ustrojowej. Część 2: Prawo ubezpieczeniowe .....	36
<b>Monika Chlipała:</b> Promesa w koncesjonowanej działalności gospodarczej ..	49
<b>Marzena Czarnecka:</b> Sposoby zawierania umów z konsumentami w prawie energetycznym od dnia jego powstania do dnia dzisiejszego.....	60
<b>Daniel Dąbrowski:</b> Potrzeba zmian w krajowym prawie przewozowym .....	70
<b>Joanna Dominowska:</b> Prowadzenie działalności gospodarczej przez organizacje pozarządowe 1989-2014.....	82
<b>Wojciech Fill:</b> Transformacja podatkowych regulacji prawa holdingowego w Polsce .....	95
<b>Jan Gola:</b> Regulacje antykorupcyjne publicznego prawa gospodarczego a ubieganie się o pozwolenia administracyjne na wykonywanie działalności gospodarczej .....	109
<b>Jerzy Gospodarek, Katarzyna Marak:</b> Zakres wolności gospodarczej w polskim hotelarstwie w minionym ćwierćwieczu (1989-2014). Część I: Liberalizm gospodarczy w hotelarstwie lat dziewięćdziesiątych XX wieku.....	121
<b>Jerzy Gospodarek, Katarzyna Marak:</b> Zakres wolności gospodarczej w polskim hotelarstwie w minionym ćwierćwieczu (1989-2014). Część II: Świadczenie usług hotelarskich jako wolna działalność gospodarcza na gruncie ustawy o usługach turystycznych z 1997 roku .....	131
<b>Krzysztof Horubski:</b> Ochrona interesów pracowników w systemie zamówień publicznych – wybrane zagadnienia .....	146
<b>Janusz Kaspryszyn:</b> Ważne przyczyny wyłączenia wspólnika ze spółki z ograniczoną odpowiedzialnością .....	160
<b>Aneta Kaźmierczyk, Kinga Michałowska:</b> Ewolucja prawa własności w okresie transformacji gospodarczych przełomu XX i XXI wieku.....	182
<b>Tadeusz Kocowski:</b> Komerccjalizacja przedsiębiorstw państwowych a właścicielskie uprawnienia nadzorcze administracji publicznej.....	196
<b>Piotr Kukuryk:</b> Ewolucja pojęcia „konsument” w polskim prawie cywilnym.	211

<b>Michał Kuźnik:</b> Zakres kognicji sądu upadłościowego w przedmiocie za- twierdzenia układu w postępowaniu upadłościowym .....	227
<b>Jacek Lachner:</b> Problematyka zmian umowy w związku z nadzwyczajną zmianą okoliczności.....	240
<b>Jolanta Loranc-Borkowska:</b> Nowa regulacja rękojmi za wady rzeczy sprze- danej – uwagi ogólne .....	251
<b>Aleksandra Lubicz-Posochowska:</b> Podmioty odpowiedzialne za czyn nie- uczciwej konkurencji – wprowadzanie w błąd oznaczeniem przedsięwzię- stwa .....	264
<b>Małgorzata Mędrala:</b> Ochrona małych pracodawców a transformacja ustro- jowa w Polsce – wybrane zagadnienia .....	274
<b>Ambroży Mituś:</b> Sekurytyzacja i jej uregulowanie w przepisach prawa kra- jowego – zarys problematyki.....	286
<b>Aleksandra Nowak-Gruca:</b> Środki ochrony praw własności przemysłowej w okresie transformacji ustrojowej (zagadnienia materialnoprawne).....	300
<b>Aldona Piotrowska:</b> Zmiany ustawodawstwa gospodarczego regulującego zawód pośrednika w obrocie nieruchomościami .....	315
<b>Katarzyna Poroś:</b> Prokura oddziałowa .....	330
<b>Agnieszka Sobiech:</b> Podmiotowość podatkowa spółek osobowych na prze- strzeni ostatnich 25 lat .....	342
<b>Tomasz M. Szczurowski:</b> Opcje na prawa udziałowe w procesach inwestycji w spółki niepubliczne .....	357
<b>Ryszard Szostak:</b> Rozpoznawanie sporów przedumownych z zakresu zamó- wień publicznych po reaktywowaniu mechanizmów rynkowych .....	370
<b>Andrzej Śmieja:</b> W sprawie funkcji realizowanych przez karę umowną .....	387
<b>Krzysztof Wesolowski:</b> Konsekwencje sposobu unormowania ochrony pasa- żerów w prawie Unii Europejskiej .....	399
<b>Magdalena Wilejczyk:</b> Przemiany polskiego prawa firmowego. Wokół (nie)zbywalności firmy .....	413
<b>Bartosz Ziemblicki:</b> Współpraca Polski z międzynarodowymi organizacjami gospodarczymi w okresie transformacji ustrojowej .....	424

## Summaries

<b>Dorota Ambrożuk:</b> Shaping the European law concerning the carriage of passengers .....	23
<b>Jan Byrski, Monika Szaraniec:</b> Changes in banking and insurance law in the range of financial intermediation during the period of political transforma- tion. Part 1 – Banking law .....	35
<b>Jan Byrski, Monika Szaraniec:</b> Changes in banking and insurance law in the range of financial intermediation during the period of political transforma- tion. Part 2 – Insurance law .....	48

<b>Monika Chlipała:</b> A promise in licensed economic activity.....	59
<b>Marzena Czarnecka:</b> Ways of concluding contracts with customers in energy law from the date of its establishment till nowadays.....	69
<b>Daniel Dąbrowski:</b> The need for change in the domestic transport law .....	81
<b>Joanna Dominowska:</b> Non-governmental organizations business activity 1989-2014 .....	94
<b>Wojciech Fill:</b> Transformation of tax adjustment of holding law in Poland....	108
<b>Jan Gola:</b> Anti-corruption regulations of the public economic law and applying for administrative permission to conduct business activity .....	120
<b>Jerzy Gospodarek, Katarzyna Marak:</b> The scope of economic freedom in Polish hospitality in the last twenty five years (1989-2014). Part 1: Economic liberalism in hospitality in the 1990s.....	130
<b>Jerzy Gospodarek, Katarzyna Marak:</b> The scope of economic freedom in Polish hospitality in the last twenty five years (1989-2014). Part 2: Providing hotel services as a free economic activity based on the 1997 tourist services act.....	145
<b>Krzysztof Horubski:</b> Protection of the interests of workers in the public procurement system – selected issues.....	159
<b>Janusz Kaspryszyn:</b> Important causes of the exclusion of a shareholder from limited liability company .....	181
<b>Aneta Kaźmierczyk, Kinga Michałowska:</b> The evolution of ownership during the economic transformation of the turn of XX <sup>th</sup> and XXI <sup>st</sup> century ...	195
<b>Tadeusz Kocowski:</b> Commercialization of state companies vs. ownership supervision rights of public administration.....	210
<b>Piotr Kukuryk:</b> Evolution of the notion of ”consumer” in the Polish Civil Law .....	226
<b>Michał Kuźnik:</b> Scope of cognition of the bankruptcy court’s approval of the arrangement in bankruptcy proceedings.....	239
<b>Jacek Lachner:</b> Problem of contract changes in connection with the exceptional change of circumstances .....	250
<b>Jolanta Loranc-Borkowska:</b> New regulation of the warranty for defects of a sold thing – general comments .....	263
<b>Aleksandra Lubicz-Posochowska:</b> Entities responsible for an act of unfair competition – misleading indication of the company.....	273
<b>Małgorzata Mędrala:</b> Protection of small employers vs. political transformation in Poland – selected problems .....	285
<b>Ambroży Mituś:</b> Securitization and regulations pertaining to it in the national legal provisions – outline of the issue.....	299
<b>Aleksandra Nowak-Gruca:</b> Protection measures of industrial property rights in the times of political transformation (substantive issues) .....	314
<b>Aldona Piotrowska:</b> Changes in the legislation governing the profession of the real estate agent.....	329

---

<b>Katarzyna Poroś:</b> Branch commercial proxy .....	341
<b>Agnieszka Sobiech:</b> Tax subjectivity of partnerships in the last 25 years.....	356
<b>Tomasz M. Szczurowski:</b> Options on share-related rights in the processes of private equity investments .....	369
<b>Ryszard Szostak:</b> Recognizing pre-contractual disputes in public procurement after the reactivation of market mechanisms .....	386
<b>Andrzej Śmieja:</b> Functions of stipulated penalty .....	398
<b>Krzysztof Wesolowski:</b> The consequences of the method of protection of passengers in the European Union law .....	412
<b>Magdalena Wilejczyk:</b> Transformations of the Polish corporate law. Around the (non)transferability of the entrepreneur's name .....	423
<b>Bartosz Ziemblicki:</b> Cooperation of Poland with international economic organizations during the period of political transformation.....	432

**Dorota Ambrożuk**

Uniwersytet Szczeciński

---

## KSZTAŁTOWANIE SIĘ EUROPEJSKIEGO PRAWA PRZEWOZU OSÓB

---

**Streszczenie:** W pracy omówiono proces kształtowania systemu ochrony pasażerów w prawie unijnym. Rozwiązania unijne rozwinęły się w dwóch kierunkach, tj. poprawy poziomu ochrony pasażerów w zakresie już unormowanym prawem międzynarodowym (np. odpowiedzialności za życie i zdrowie pasażerów, za bagaż czy opóźnienie przewozu) oraz stanowienia zasad ochrony pasażerów w sytuacjach, które dotychczas nie były unormowane (np. prawa osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej, odpowiedzialności za niedopuszczenie do środka transportu, jego odwołanie lub opóźnienie, szczególnych uprawnień pasażerów w takich sytuacjach, obowiązków informacyjnych, procedury rozpatrywania skarg). Wprowadzono obowiązek posiadania przez przewoźników obowiązkowych ubezpieczeń lub innych gwarancji finansowych. Przedstawiono elementy tego systemu, porównano obowiązujące regulacje, a także podjęto próbę odpowiedzi na pytanie o zasadność zróżnicowania rozwiązań w analogicznych sytuacjach w różnych gałęziach transportu.

**Słowa kluczowe:** przewóz osób, prawo unijne, ochrona pasażerów.

DOI: 10.15611/pn.2014.362.01

### 1. Wstęp

Problematyka przewozu osób pozostaje w kręgu zainteresowania Unii Europejskiej (wcześniej Wspólnoty Europejskiej) w ramach wspólnej polityki transportowej oraz konsumenckiej. Jednak dopiero w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku dostrzeżono konieczność ochrony pasażerów jako słabszej strony umowy przewozu, uznając, że ani przepisy prawa międzynarodowego (konwencji dotyczących poszczególnych gałęzi transportu), ani przepisy poszczególnych państw członkowskich nie dają pasażerom należytej ochrony.

Prawodawca wspólnotowy (unijny) zdawał sobie sprawę, że szybka poprawa poziomu ochrony pasażerów na szczeblu międzynarodowym, choć najbardziej wskazana, nie jest możliwa z uwagi na długotrwałość procesów renegotjacji umów międzynarodowych. Zdecydowano zatem, kierując się zasadą pomocniczości, że kwestię zakresu ochrony praw przysługujących pasażerom należy unormować na

poziomie wspólnotowym. Mając na celu stworzenie jednolitego zbioru zasad regulujących ten problem w poszczególnych gałęziach transportu, uznano, że najlepszym rozwiązaniem będzie ich zawarcie w rozporządzeniach, które obowiązują i są stosowane bezpośrednio. Zawierają one głównie normy o charakterze semiimperatywnym, które poprawią poziom ochrony pasażerów w sytuacjach unormowanych już dotychczasowymi reżimami (np. w zakresie odpowiedzialności za życie i zdrowie, bagaż, opóźnienie w przewozie), jak i w takich, które dotychczas unormowane nie były, a przynajmniej nie prawem konwencyjnym (np. w zakresie praw osób niepełnosprawnych, odpowiedzialności za niedopuszczenie do środka transportowego, jego odwołanie lub opóźniony odjazd, obowiązków informacyjnych, procedury rozpatrywania skarg). Wprowadzono także wymóg posiadania przez przewoźników obowiązkowych ubezpieczeń lub innych zabezpieczeń finansowych. Zbudowano w ten sposób system zmieniający i uzupełniający dotychczasowe regulacje, zachowując ich gałęziowy charakter<sup>1</sup>.

## 2. Odpowiedzialność przewoźników za życie i zdrowie pasażera

Odpowiedzialność za życie i zdrowie pasażera, z wyjątkiem przewozów wodnych śródlądowych oraz autobusowych i autokarowych, była objęta ochroną przez dotychczasowe rozwiązania prawne o charakterze konwencyjnym. Wprowadzone zmiany miały zatem na celu podwyższenie poziomu ochrony pasażera.

W pierwszej kolejności objęły one transport lotniczy<sup>2</sup>. Rozporządzeniem Rady (WE) nr 2027/97 z 09.10.1997 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych<sup>3</sup> zniesiono wszelkie kwotowe limity wysokości odszkodowania przewidziane w konwencji warszawskiej<sup>4</sup>, a także w innych przepisach prawa czy zawieranych umowach, przyjmując, że w razie szkód poniesionych w wyniku śmierci, zranienia lub innego uszkodzenia ciała pasażera, do 100 000 SDR, przewoźnik nie ma możliwości uwolnienia się od odpowiedzialności. Wprowadzono także obowiązek szybkiej, tj. w terminie 15 dni od ustalenia tożsamości osoby fizycznej uprawnionej do odszkodowania, wypłaty jej zaliczki w wysokości wymaganej w celu pokrycia natychmiastowych potrzeb ekonomicznych w stopniu

---

<sup>1</sup> Na temat celu i zakresu ochrony pasażerów w UE patrz też J. Gospodarek, *Cel i zakres ochrony konsumenta na rynku usług transportowych w świetle prawa Unii Europejskiej*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 694, Problemy Zarządzania, Finansów i Marketingu nr 22, Szczecin 2011, s. 55-68.

<sup>2</sup> Na temat kształtowania się ochrony praw pasażerów w transporcie lotniczym we Wspólnocie Europejskiej patrz I. Szymajda, M. Polkowska, *Ochrona praw pasażerów lotniczych w prawie Wspólnoty Europejskiej*, „Studia Europejskie” 2002, nr 4, s. 55-80.

<sup>3</sup> Dz.Urz. WE L 285 z 17.10.1997, s. 1.

<sup>4</sup> Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie 12.10.1929 (Dz.U. 1933, nr 8, poz. 49, sprostowanie: Dz.U. 1934, nr 78, poz. 737), zmieniona Protokołem podpisanym w Hadze 02.09.1955 (Dz.U. 1963, nr 33, poz. 189).



proporcjonalnym do cierpień, na jakie została narażona. Zaliczka w razie śmierci pasażera nie mogła być niższa niż 15 000 SDR na pasażera.

Powyższe rozporządzenie zostało następnie zmienione Rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z 11.05.2002<sup>5</sup>, tj. po wejściu w życie i przystąpieniu przez Wspólnotę do konwencji montrealskiej<sup>6</sup>, do której się odwołuje (wyciąg z konwencji stanowi załącznik do rozporządzenia). Podwyższono kwotę zaliczki w razie śmierci pasażera do 16 000 SDR.

Kolejne zmiany objęły transport kolejowy. Sytuację prawną pasażerów wzmocniło tu Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23.10.2007 dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym<sup>7</sup>. Przewoźca wspólnotowy wykorzystał przepisy RU/CIV<sup>8</sup>, z których wyciąg stanowi załącznik I do rozporządzenia. Zasady odpowiedzialności za życie i zdrowie podróżnego nie uległy tu zatem zmianie. Jednakże – wzorując się na rozwiązaniu przyjętym w transporcie lotniczym – przyznano uprawnionej do odszkodowania osobie fizycznej, w razie śmierci lub zranienia pasażera, zaliczkę, która powinna być wypłacona przez przedsiębiorstwo kolejowe niezwłocznie, nie później jednak niż 15 dni od ustalenia tożsamości tej osoby, w wysokości niezbędnej do zaspokojenia bieżących potrzeb finansowych, proporcjonalnie do wysokości poniesionej szkody. W razie śmierci pasażera zaliczka nie może być niższa niż 21 000 euro.

Zaostrzenie odpowiedzialności przewoźników za życie i zdrowie pasażera, w relacji do dotychczas przyjętych rozwiązań, nastąpiło również w transporcie morskim. Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z 23.04.2009 w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków<sup>9</sup> dokonano bowiem inkorporacji do prawa unijnego norm międzynarodowych, zawartych w Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 13.12.1974<sup>10</sup>, ale w brzmieniu nadanym jej nie-

---

<sup>5</sup> Dz.Urz. WE L 140 z 30.05.2002, s. 2, Polskie Wydanie Specjalne 2004, rozdz. 7, t. 6, s. 246. Zmiana objęła także tytuł rozporządzenia, który obecnie brzmi: Rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną.

<sup>6</sup> Konwencja o ujednoczeniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzona w Montrealu 28.05.1999, Dz.U. 2007, nr 37, poz. 235. Wspólnota Europejska przystąpiła do tej konwencji decyzją Rady z dnia 05.04.2001 (Dz.Urz. WE L 194 z 18.07.2001, s. 38; Dz.Urz. UE-sp.07-5-491).

<sup>7</sup> Dz.Urz. UE L 315 z 03.12.2007, s. 14.

<sup>8</sup> Załącznik A – Przepisy ujednoczone o umowie międzynarodowego przewozu osób i ich bagażu kolejami (CIV) do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z 09.05.1980, ze zmianami zawartymi w Protokole z 03.06.1999 (tekst jednolity: Dz.U. 2007, nr 100, poz. 674 ze zm.). Umową z 23.06.2011 zawartą z Międzynarodową Organizacją Przewozów Kolejami UE przystąpiła do COTIF (Dz.Urz. UE L 51 z 23.02.2013, s. 8). Umowa ta została zatwierdzona decyzją Rady z 16.06.2011 (Dz.U. UE L 51 z 23.02.2013, s. 1).

<sup>9</sup> Dz.Urz. UE L 131 z 28.05.2009, s. 24.

<sup>10</sup> Dz.U. 1987, nr 18, poz. 108 zał.

obowiązującym jeszcze wówczas Protokołem z 2002 r.<sup>11</sup> (załącznik I do rozporządzenia), uzupełniając jednocześnie tę regulację o zastrzeżenia i wytyczne IMO<sup>12</sup>, dotyczące konwencji ateńskiej z 19.10.2006 (załącznik II do rozporządzenia)<sup>13</sup>.

W razie szkód na osobie pasażera w tzw. wypadkach żeglugowych (rozbite się statku, zderzenie, wejście na mieliznę, wybuch lub pożar na statku lub uszkodzenie statku) wprowadzono odpowiedzialność na zasadzie ryzyka z nielicznymi przesłankami egzoneracyjnymi (działania wojenne lub wrogie, wojna domowa, powstanie, naturalne zjawisko przyrodnicze o wyjątkowym, nieuniknionym charakterze i niemożliwe do opanowania, wyłączna wina umyślna osoby trzeciej). W pozostałych przypadkach szkód na osobie pasażera utrzymano odpowiedzialność na zasadzie winy, którą należy przewoźnikowi udowodnić. Utrzymano także kwotowe ograniczenia wysokości odszkodowania, podwyższając je w stosunku do pierwotnej treści konwencji ateńskiej<sup>14</sup>.

W razie śmierci pasażera lub innej szkody na jego osobie wskutek wypadku statku na przewoźnika wykonującego w całości lub w części faktyczny przewóz, podczas którego doszło do wypadku, nałożono obowiązek wypłaty zaliczki na pokrycie niecierpiących zwłoki potrzeb finansowych, proporcjonalnie do odniesionej szkody, w terminie 15 dni od ustalenia tożsamości osoby uprawnionej do odszkodowania. W razie śmierci pasażera zaliczka musi wynosić co najmniej 21 000 euro.

Ostatnim aktem prawnym regulującym omawianą kwestię jest Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z 16.02.2011 dotyczące praw

---

<sup>11</sup> Protokół wszedł w życie 23.04.2014 po jego ratyfikacji przez 10 państw (Belize, Bułgarię, Chorwację, Danię, Grecję, Holandię, Łotwę, Maltę, Norwegię, Palau, Panamę, Saint Kitts i Nevis, Serbię, Syrię i Wielką Brytanię). Polska do tej pory nie ratyfikowała tego protokołu. Do Protokołu z 2002 r. przystąpiła UE na podstawie dwóch decyzji Rady (obie z 12.12.2011). Pierwsza dotyczyła przystąpienia UE do Protokołu z 2002 r. do konwencji ateńskiej z 1974 r. w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z wyjątkiem jego artykułów 10 i 11 (Dz.Urz. UE L 8 z 12.01.2012, s. 1 ze zm.); druga – przystąpienia UE do Protokołu 2002 r. do Konwencji ateńskiej z 1974 r. w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, w odniesieniu do jego artykułów 10 i 11 (Dz.Urz. UE L 8 z 12.01.2012, s. 13 ze zm.). Art. 10 i 11 regulują zagadnienia mające wpływ na unijne zasady dotyczące jurysdykcji oraz wykonywania orzeczeń w sprawach cywilnych i handlowych, zawarte w rozporządzeniu Rady (WE) nr 44/2001 z 22.12.2000 w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz.Urz. WE L 12 z 16.01.2001, s. 1 ze zm.), a co za tym idzie, UE ma wyłączne kompetencje w tym zakresie.

<sup>12</sup> International Maritime Organization (Międzynarodowa Organizacja Morska) powstała w 1959 r., działa jako wyspecjalizowana organizacja ONZ, zajmująca się sprawami morskimi, w tym bezpieczeństwem na morzu.

<sup>13</sup> Zmiany te nazywane są niekiedy rewolucyjnymi, tak np. M.H. Koziński, *Odpowiedzialność cywilna morskiego przewoźnika pasażerów według prawa Unii Europejskiej*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni nr 25, Gdynia 2010, s. 23.

<sup>14</sup> W razie szkody wynikającej ze śmierci pasażera lub szkody na jego osobie, spowodowanej wypadkiem żeglugowym, limit ten wynosi 250 000 SDR wobec jednego pasażera, w innych sytuacjach – 400 000 SDR. Należy jednak uwzględnić postanowienia Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, sporządzonej w Londynie 19.11.1976, zmienionej Protokołem z 1996 r. (Dz.U. 1986, nr 35, poz. 175 ze zm.) i wydane na jej podstawie przepisy prawa krajowego.

pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające Rozporządzenie (WE) nr 2006/2004<sup>15</sup>. Rozporządzenie to, w zakresie odszkodowania w związku ze śmiercią pasażera lub odniesieniem przez niego obrażeń, odsyła do mającego zastosowanie prawa krajowego. Wskazuje jako osobę uprawnioną do odszkodowania pasażera, a w razie jego śmierci – osoby, do których utrzymania był lub byłby prawnie zobowiązany. Wprowadzono tu jednak postanowienie szczególne, dotyczące maksymalnego poziomu odszkodowania przewidzianego prawem krajowym, które w razie śmierci lub obrażeń, których doznał pasażer, nie może być niższe niż 220 000 euro na pasażera (w Polsce limit taki nie obowiązuje).

Rozporządzenie nr 181/2011 nie przewiduje natomiast zaliczki, którą należałoby wypłacić pasażerowi lub innej osobie uprawnionej w razie wypadku. Przewoźnik musi jednak zapewnić pasażerowi – jeśli zachodzi taka konieczność – żywność, ubiór, transport, pierwszą pomoc, zakwaterowanie, którego koszt może ograniczyć do 80 euro za noc, przez maksymalnie 2 noce.

### 3. Odpowiedzialność przewoźników za bagaż pasażera

Odpowiedzialność za bagaż pasażera była, co do zasady, uregulowana przepisami konwencji międzynarodowych dotyczących poszczególnych gałęzi transportu. Dlatego w odniesieniu do niektórych gałęzi transportu utrzymano dotychczasowe rozwiązania, poprzez odesłania zawarte w rozporządzeniach do przepisów konwencyjnych, których wyciągi stanowią załączniki do rozporządzeń. Technikę taką zastosowano w odniesieniu do przewozów lotniczych oraz kolejowych. Na podstawie Rozporządzenia nr 2027/97, po zmianach dokonanych Rozporządzeniem nr 889/2009, odpowiedzialność przewoźnika za bagaż pasażera lotniczego podlega bowiem postanowieniom konwencji montrealskiej<sup>16</sup>, a w transporcie kolejowym na podstawie rozporządzenia nr 1371/2007, przyjęto rozwiązania zawarte w tym zakresie w RU/CIV<sup>17</sup>.

W transporcie morskim, zgodnie z rozporządzeniem nr 392/2009, odpowiedzialność za bagaż kabinowy w razie wypadków żeglugowych oparto na zasadzie winy domniemanej, a w pozostałych sytuacjach na zasadzie winy. Podniesiono, w porów-

<sup>15</sup> Dz.Urz. UE L 55 z 28.02.2011, s. 1.

<sup>16</sup> W razie zniszczenia, utraty lub uszkodzenia bagażu zarejestrowanego (odprawionego) przewoźnik odpowiada na zasadzie ryzyka (z wyjątkiem sytuacji, gdy bagaż był wadliwy), a w odniesieniu do bagażu nieodprawionego (niezarejestrowanego) na zasadzie winy. Przewoźnik odpowiada także za szkody wywołane opóźnieniem w dostarczeniu bagażu, chyba że udowodni, że podjął wszelkie należyte środki w celu uniknięcia szkody lub że podjęcie takich środków było niemożliwe. Odszkodowanie należne od przewoźnika lotniczego jest limitowane kwotą 1000 SDR. Limit ten nie znajduje zastosowania w sytuacji, gdy pasażer złożył specjalną deklarację interesu w dostawie i wniósł z tego tytułu dodatkową opłatę. Wówczas odszkodowanie nie może przekroczyć zadeklarowanej kwoty.

<sup>17</sup> Kwestie te, w tym również odpowiedzialność za pojazd pasażera, regulują art. 40-47 załącznika I do rozporządzenia nr 1371/2007.

naniu do pierwotnej wersji konwencji ateńskiej, limity wysokości odszkodowania za szkody powstałe w bagażu pasażera<sup>18</sup>.

W transporcie autobusowym i autokarowym Rozporządzenie nr 181/2011 w zakresie odpowiedzialności przewoźnika za utratę lub uszkodzenie bagażu odsyła do prawa krajowego z tym zastrzeżeniem, że maksymalny poziom odszkodowania przewidziany w prawie krajowym nie może wynosić mniej niż 1200 euro na sztukę bagażu (w Polsce limit kwotowy nie jest przepisami określony).

#### **4. Odpowiedzialność przewoźników za niedopuszczenie do środka transportowego, jego odwołanie, opóźnienie, utratę połączenia**

Pierwszym aktem prawnym przyznającym prawa pasażerom niedopuszczonym do środka transportowego z powodu zawyżonej liczby rezerwacji (*overbooking*) było Rozporządzenie Rady (EWG) nr 295/91 z 04.02.1991 ustanawiające wspólne zasady systemu odszkodowań dla pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład w regularnych przewozach lotniczych<sup>19</sup>. Zostało ono zastąpione Rozporządzeniem (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 01.02.2004, ustanawiającym wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającym Rozporządzenie (EWG) nr 295/91<sup>20</sup>, wzmacniając prawa pasażerów nie tylko w przypadku *overbookingu*, lecz także, gdy do odmowy przyjęcia na pokład doszło z innych przyczyn, a także w razie odwołania lub opóźnienia lotu, poszerzając jednocześnie krąg pasażerów objętych ochroną<sup>21</sup>.

Wzorem Rozporządzenia nr 295/91, również Rozporządzenie nr 261/2004 przewidywało odszkodowania dla pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład, ale na wyższym poziomie niż dotychczas<sup>22</sup>. Ponadto odszkodowanie przyznano pa-

---

<sup>18</sup> W razie szkody w bagażu kabinowym limit wynosi 2250 SDR na pasażera za przewóz, za szkody w przewożonych pojazdach łącznie z całym bagażem w nich lub na nich przewożonym – 12 700 SDR na pojazd za przewóz, a za szkody w innym bagażu – 3375 SDR na pasażera za przewóz.

<sup>19</sup> Dz.U. WE L 36 z 8.02.1991, s. 5. Rozporządzenie znajdowało zastosowanie wyłącznie do pasażerów lotów regularnych, gdy odlot miał miejsce z portu lotniczego usytuowanego na terytorium państwa członkowskiego. Szerzej na ten temat: I. Szymajda, M. Polkowska, wyd.cyt., s. 66-67, patrz też A. Konert, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*, Warszawa 2010, s. 220-221.

<sup>20</sup> Dz.Urz. UE L 46 z 17.02.2004, s. 1, Polskie Wydanie Specjalne 2004, rozdz. 7, t. 8, s. 10.

<sup>21</sup> Ochroną objęto pasażerów lotów regularnych i nieregularnych, w tym stanowiących część zorganizowanych wycieczek, niezależnie od tego, czy odlatują oni z lotniska znajdującego się w państwie członkowskim, czy też z lotniska znajdującego się w państwie trzecim, a lądują na lotnisku w państwie członkowskim, o ile w tym drugim przypadku przewoźnik jest przewoźnikiem wspólnotowym, chyba że otrzymali oni pomoc w tym kraju trzecim.

<sup>22</sup> To jest: 250 euro dla wszystkich lotów o długości do 1500 km; 400 euro dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1500 km i wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 km; 600 euro dla wszystkich innych lotów. Gdy pasażerom zaoferowano zmianę planu podróży do ich miejsca docelowego na lot alternatywny, gdy czas przylotu nie przekracza planowanego czasu

sażerom, których loty zostały odwołane, chyba że powiadomiono ich odpowiednio wcześniej o odwołaniu lotu lub zaproponowano zmianę planu podróży<sup>23</sup>. Z literalnego brzmienia przepisów rozporządzenia nie wynika natomiast, aby zryczałtowane odszkodowanie przyznano pasażerom lotów opóźnionych<sup>24</sup>. Kwestię tę, na korzyść pasażerów, rozstrzygnął Europejski Trybunał Sprawiedliwości<sup>25</sup> w wyroku z 19.11.2009 w połączonych sprawach C-402/07 (*Sturgeon i in. v. Condor Flugdienst GmbH*) i C-432/07 (*Böck, Lepuschitz v. Air France SA*)<sup>26</sup>.

W takich sytuacjach zobligowano przewoźników lotniczych do udzielenia pasażerom pomocy poprzez zapewnienie posiłków, napoi, ewentualnie zakwaterowania w hotelu (i to bez limitu dobowego czy kwotowego), transportu pomiędzy lotniskiem a miejscem zakwaterowania, prawa do dwóch bezpłatnych: rozmów telefonicznych, dalekopisów, faksów lub e-maili, a także prawa wyboru pomiędzy zwrotem kosztu biletu i lotu powrotnego do pierwszego miejsca wylotu albo zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego w innym terminie.

---

przyłotu pierwotnie zarezerwowanego lotu: o 2 godziny w przypadku wszystkich lotów o długości do 1500 km lub o 3 godziny w przypadku wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1500 km i wszystkich innych lotów o długości od 1500 km do 3500 km, lub o 4 godziny w przypadku wszystkich innych lotów, przewoźnik lotniczy może pomniejszyć odszkodowanie o 50%.

<sup>23</sup> Odszkodowanie nie przysługuje pasażerom, których loty zostały odwołane i którzy: zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej 2 tygodnie przed planowanym czasem odlotu lub zostali poinformowani o odwołaniu w okresie od 2 tygodni do 7 dni przed planowanym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą wylot najpóźniej 2 godziny przed planowanym czasem odlotu i dotarcie do miejsca docelowego najwyżej 4 godziny po planowanym czasie przyłotu lub zostali poinformowani o odwołaniu w okresie krótszym niż 7 dni przed planowanym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą wylot nie więcej niż 1 godzinę przed planowanym czasem odlotu i dotarcie do miejsca docelowego najwyżej 2 godziny po planowanym czasie przyłotu. Przewoźnik lotniczy nie jest także zobowiązany do wypłaty odszkodowania w razie odwołania lotu, gdy może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

<sup>24</sup> Przepisy art. 6 rozporządzenia nr 261/2004 zatytułowanego *Opóźnienie*, w przeciwieństwie do art. 4 (*Odmowa przyjęcia na pokład*) i art. 5 (*Odwołanie*) nie odsyłają bowiem do art. 7 (*Prawo do odszkodowania*), a jedynie do art. 8 (*Prawo do zwrotu należności lub zmiany planu podróży*) i art. 9 (*Prawo do opieki*).

<sup>25</sup> Obecnie Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej, dalej TSUE lub Trybunał.

<sup>26</sup> Trybunał orzekł m.in., że do celów stosowania prawa do odszkodowania przewidzianego w art. 7 tego rozporządzenia, pasażerów lotów opóźnionych można traktować jak pasażerów lotów odwołanych, jeżeli z powodu tych lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej 3 godziny, tzn. przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej 3 godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przyłotu, chyba że przewoźnik lotniczy jest w stanie dowieść, że odwołanie lub duże opóźnienie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, tj. okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego. Trybunał wywiódł prawo do zryczałtowanego odszkodowania dla pasażerów lotów opóźnionych z kontekstu rozporządzenia oraz jego celu, uznając, iż brakuje obiektywnych względów, które uzasadniałyby różnicę w traktowaniu pasażerów, których loty odwołano, i pasażerów lotów opóźnionych.

Ponadto pasażerowie oprócz zryczałtowanego odszkodowania mogą dochodzić dalszych odszkodowań<sup>27</sup>.

Wzorując się na rozwiązaniach zastosowanych w transporcie lotniczym, prawodawca unijny przyjął podobne tytuły odpowiedzialności w pozostałych gałęziach transportu. W każdej wprowadził zryczałtowane odszkodowania za opóźnienie w przewozie. I tak, Rozporządzeniem nr 1371/2007 dotyczącym transportu kolejowego, odszkodowanie przyznano na wypadek opóźnienia pomiędzy podanym na bilecie miejscem wyjazdu i miejscem docelowym, gdy opóźnienie to wynosi co najmniej 60 minut<sup>28</sup>. Za utratę połączenia lub odwołanie pociągu pasażer może się natomiast domagać odszkodowania na zasadach określonych w RU/CIV.

W transporcie morskim i drogą wodną śródlądową, Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z 24.11.2010 o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającym Rozporządzenie (WE) nr 2006/2004<sup>29</sup>, zryczałtowane odszkodowanie przyznane zostało w przypadku opóźnionego zakończenia podróży<sup>30</sup>. Art. 19 Rozporządzenia nr 181/2011, obowiązującego w transporcie autobusowym i autokarowym, przyznaje pasażerom prawo do odszkodowania nie tylko za opóźnienie w przewozie, lecz także w razie odwołania środka transportowego, jak i odmowy przyjęcia do pojazdu z uwagi na nadkomplet, ale tylko gdy przewoźnik nie zaproponował pasażerowi wyboru pomiędzy przyznanymi mu na mocy tego rozporządzenia prawami<sup>31</sup>.

<sup>27</sup> Wyjątek stanowią pasażerowie, którzy w zamian za uzgodnione z przewoźnikiem korzyści dobrowolnie zrezygnowali z lotu po wezwaniu przez przewoźnika ochotników do rezygnacji z rezerwacji.

<sup>28</sup> Kwota odszkodowania wynosi: 25% ceny biletu w razie opóźnienia wynoszącego od 60 do 119 minut i 50% ceny biletu w razie opóźnienia wynoszącego 120 minut lub więcej i mogą jej żądać pasażerowie, którzy nie skorzystali ze zwrotu kosztów biletu zgodnie z art. 16 rozporządzenia, tzn. gdy istniały uzasadnione powody, aby przypuszczać, że opóźnienie przyjazdu do miejsc przeznaczenia przekroczy 60 minut w stosunku do umowy przewozu, a pasażer nie zażądał zwrotu kosztów biletu.

<sup>29</sup> Dz.Urz. UE L 334 z 17.12.2010, s. 1, sprostowanie: Dz.Urz. UE L 41 z 12.02.2013, s. 16.

<sup>30</sup> Odszkodowania w minimalnej wysokości wynoszącej 25% ceny biletu mogą domagać się pasażerowie w sytuacji, gdy opóźnienie wynosi co najmniej: a) 1 godzinę w przypadku rejsu rozkładowego trwającego do 4 godzin; b) 2 godziny w przypadku, gdy taki rejs powinien trwać 4-8 godzin; c) 3 godziny, gdy rejs rozkładowy powinien trwać 8-24 godzin i d) 6 godzin w przypadku rejsu rozkładowego trwającego dłużej niż 24 godziny. Jeżeli opóźnienie w poszczególnych przedziałach czasu rejsu zwiększy się ponaddwukrotnie, odszkodowanie wynosi 50% ceny biletu. Zryczałtowane odszkodowanie nie przysługuje w razie odwołania lub opóźnienia odjazdu. Wtedy, jeżeli przewoźnik spodziewa się, że usługa przewozu pasażerskiego będzie odwołana lub odjazd opóźniony o ponad 90 minut, powinien zaoferować pasażerowi wybór pomiędzy podróżą zmienioną trasą do miejsca docelowego, na porównywalnych warunkach i bez dodatkowych opłat w najwcześniejszym możliwym terminie, a zwrotem ceny biletu i w odpowiednich przypadkach bezpłatną powrotną usługą przewozową w najwcześniejszym możliwym terminie. Jeżeli zaś usługa przewozu została już odwołana lub odjazd jest już opóźniony o ponad 90 minut, pasażerowie mają prawo do podróży zmienioną trasą do miejsca docelowego lub uzyskania zwrotu ceny biletu od przewoźnika.

<sup>31</sup> Odszkodowanie wynosi 50% ceny biletu i przysługuje wyłącznie pasażerom korzystającym z przewozów regularnych, którym na wypadek odwołania odjazdu lub opóźnienia odjazdu z terminalu o ponad 120 minut lub w razie tzw. nadkompletu przewoźnik nie zaoferował wyboru pomiędzy kon-

We wszystkich wymienionych rozporządzeniach na wypadek odwołania lub opóźnienia odjazdu środka transportowego, przyznano pasażerom, w ramach tzw. prawa do pomocy, nieodpłatne prawo do posiłków i napoi, a jeżeli jest to konieczne, także zakwaterowania w hotelu lub ewentualnym innym miejscu, transport z terminalu czy stacji do miejsca zakwaterowania i z powrotem. W poszczególnych rozporządzeniach występują jednak różnice co do czasu, po którym przewoźnik powinien udzielić omawianej pomocy, a w niektórych (późniejszych) także ograniczenia co do czasu i kosztów ewentualnego zakwaterowania<sup>32</sup>.

## 5. Ochrona praw osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej

Dostrzegając potrzebę szczególnej ochrony praw pasażerów, jakimi są osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, prawodawca wspólnotowy wprowadził we wszystkich gałęziach transportu (zachowując ich gałęziowy charakter) przepisy mające na celu ustalenie zasad ochrony, udzielania pomocy, a szczególnie zapobiegania dyskryminacji tej grupy pasażerów.

Tutaj również pierwsze regulacje objęły transport lotniczy, gdzie wydano odrębne rozporządzenie poświęcone w całości prawom takich pasażerów. Chodzi o Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z 05.07.2006 w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą<sup>33</sup>. Na jego potrzeby zdefiniowano pojęcia „osoba niepełnosprawna” lub „osoba o ograniczonej sprawności ruchowej”, przez które należy rozumieć każdą osobę, której możliwość poruszania się jest ograniczona podczas korzystania z transportu na skutek jakiegokolwiek niesprawności fizycznej (zmysłowej lub ruchowej, trwałej lub przejściowej), upośledzenia lub niepełnosprawności umysłowej, lub każdej innej przyczyny niepełnosprawności, lub wieku, i której sytuacja wymaga specjalnej uwagi oraz dostosowania usług dostępnych dla wszystkich pasażerów do szczególnych potrzeb takiej osoby.

---

tynuacją podróży lub zmianą trasy do miejsca docelowego, bez dodatkowych kosztów i na warunkach porównywalnych do warunków przewidzianych w umowie transportowej, w najwcześniejszym możliwym terminie, a zwrotem ceny biletu oraz, w stosownych przypadkach, nieodpłatną powrotną usługą autobusem lub autokarem do punktu rozpoczęcia podróży, określonego w umowie, w najwcześniejszym możliwym terminie.

<sup>32</sup> Na przykład według rozporządzenia nr 1371/2007 (kolejowe) pomoc należy zaoferować, gdy opóźnienie wynosi ponad 60 minut. Nie wprowadzono natomiast limitu nocy i kosztów zakwaterowania. Według rozporządzenia nr 1177/2010 (dotyczącego podróży drogą morską i wodną śródlądową) pomoc powinna być udzielona, gdy opóźnienie wynosi ponad 90 minut, a koszt zakwaterowania może zostać ograniczony przez przewoźnika do 80 euro za maksymalnie 3 noce. Według rozporządzenia nr 181/2011 (dotyczącego przewozów autokarowych i autobusowych) przewoźnik powinien udzielić pomocy przy opóźnieniu powyżej 90 minut, a koszty zakwaterowania może ograniczyć do 80 euro przez maksymalnie 2 noce.

<sup>33</sup> Dz.Urz. UE L 204 z 26.07.2006, s. 1.

Definicja ta została przyjęta – w prawie niezmiennym kształcie – w pozostałych gałęziach transportu. Szczególne uprawnienia osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej ujęto tam jednak nie w odrębnych aktach prawnych poświęconych tej grupie pasażerów, lecz w przywołanych już wyżej rozporządzeniach regulujących prawa pasażerów poszczególnych gałęzi transportu<sup>34</sup>. Występuje tu daleko idąca jednolitość przyjętych rozwiązań.

I tak, osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej sprawności ruchowej należy podać wszelkie niezbędne informacje o warunkach przewozu (zwłaszcza dostępu tych osób do transportu, a także przepisów bezpieczeństwa) w formach dla nich jak najbardziej zrozumiałych, w tym również *on-line* czy sms. Nie można im też odmówić przyjęcia rezerwacji, sprzedaży biletu lub zabrania na pokład środka transportowego używanego z powodu niepełnosprawności lub ograniczonej zdolności ruchowej, chyba że odmowa uzasadniona jest wymaganiami bezpieczeństwa, rozmiarem środka transportowego czy fizyczną niemożliwością wprowadzenia takich osób na pokład.

Pasażerom tym należy zapewnić bezpłatną pomoc, udzieloną przez przeszkolony personel, nie tylko przy wsiadaniu, podczas pobytu, jak i przy wysiadaniu ze środka transportowego, lecz także na terenie terminali lotniczych, portów, stacjach itp. (tu także przez personel obsługujący te obiekty). Pomoc obejmuje także czynności związane z odprawą bagażu, wypełnianiem dokumentów czy obsługą sprzętu inwalidzkiego lub medycznego i transportem tego sprzętu<sup>35</sup>, zapewnieniem osobie towarzyszącej miejsca koło osoby niepełnosprawnej lub o ograniczonej sprawności ruchowej<sup>36</sup>, a jeżeli pasażerowi będącemu osobą niepełnosprawną lub o ograniczonej sprawności ruchowej asystuje certyfikowany pies przewodnik, zapewnienia takiemu psu miejsca na pokładzie środka transportowego, o ile nie zabraniają tego przepisy krajowe.

Warunkiem udzielenia pomocy jest zgłoszenie potrzeby jej udzielenia przewoźnikowi, jego przedstawicielowi, biuru podróży, organizatorowi wycieczek, operatorowi turystycznemu, sprzedawcy biletów lub zarządzającym terminalami, portami czy

---

<sup>34</sup> W transporcie kolejowym uprawnieniom osób niepełnosprawnych poświęcony jest rozdział V rozporządzenia nr 1371/2007, w transporcie morskim i wodnym śródlądowym rozdział II rozporządzenia nr 1177/2010, a w transporcie autobusowym i autokarowym rozdział III rozporządzenia nr 181/2011.

<sup>35</sup> W zakresie transportu sprzętu służącego do poruszania się mogą jednak występować pewne ograniczenia, np. w transporcie lotniczym są to nie więcej niż dwa urządzenia na jedną osobę niepełnosprawną lub o ograniczonej sprawności ruchowej.

<sup>36</sup> W uzasadnionych przypadkach przewoźnik może wymagać, aby osobie niepełnosprawnej lub o ograniczonej sprawności ruchowej towarzyszyła inna osoba zdolna do udzielenia jej pomocy. Chodzi o sytuacje, gdy jest to podyktowane warunkami bezpieczeństwa wynikającymi z przepisów międzynarodowych, wspólnotowych, krajowych lub określonymi przez organy, które certyfikujących przewoźnika, wydają mu licencje, koncesje czy zezwolenia na wykonywanie przewozów.



stacjami<sup>37</sup> z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym<sup>38</sup> i stawienie się o odpowiedniej godzinie do punktu odprawy lub innego wyznaczonego punktu. Nawet gdy nie dochowano terminu zgłoszenia, wymienione podmioty są zobligowane do podjęcia wszelkich działań, tak aby osoba niepełnosprawna lub o ograniczonej sprawności ruchowej mogła skorzystać z przewozu, na który ma rezerwację albo wykupiony bilet.

W zakresie dochodzenia odszkodowań za zagubione lub uszkodzone wózki inwalidzkie, inny sprzęt do poruszania się lub urządzenia do udzielania pomocy wprowadzono zasadę, że odszkodowanie powinno odpowiadać kosztowi zastąpienia utraconego lub naprawy uszkodzonego sprzętu, znosząc tym samym kwotowe limity odszkodowania w tym zakresie.

## 6. Obowiązki informacyjne i procedury rozpatrywania skarg

Rozporządzenia nakładają na przewoźników, a także podmioty zarządzające terminalami, stacjami, operatorów turystycznych czy władze portowe, w ramach zakresów ich kompetencji, obowiązek informowania pasażerów o przysługujących im prawach. Informacje te powinny być podane w przystępnych dla pasażerów formach<sup>39</sup>, z uwzględnieniem potrzeb pasażerów niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej.

Pasażerowie powinni być także informowani o organach powołanych do rozpatrywania skarg i procedurach ich wnoszenia. Każde państwo członkowskie UE ma przy tym obowiązek wyznaczenia (nowego lub już istniejącego) organu lub organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów rozporządzeń regulujących prawa pasażerów w poszczególnych gałęziach transportu<sup>40</sup>.

---

<sup>37</sup> Zgłoszenie potrzeby udzielenia pomocy powinno być możliwe we wszystkich punktach sprzedaży, w tym także sprzedaży telefonicznej czy internetowej, i przekazane organom zarządzającym portami lotniczymi i faktycznemu przewoźnikowi lotniczemu.

<sup>38</sup> W transporcie autobusowym lub autokarowym to 36 godzin przed koniecznością udzielenia pomocy, a w pozostałych gałęziach transportu 48 godzin.

<sup>39</sup> Także jako streszczenia czy wyciągi z rozporządzeń.

<sup>40</sup> W Polsce w transporcie lotniczym organem tym jest Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego (art. 205a ustawy z 03.07.2002 – Prawo lotnicze – tekst jednolity: Dz.U. 2013, poz. 1393, w zakresie usług przewozu drogą morską – dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni i dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie (Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 10.09.2013 w sprawie określenia dyrektora urzędu morskiego właściwego do rozpatrywania skarg w sprawie naruszeń praw pasażerów podróżujących drogą morską – Dz.U. 2013, poz. 1073); w zakresie przewozu drogą wodną śródlądową – dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie (Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 10.09.2013 w sprawie określenia dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego do rozpatrywania skarg w sprawie naruszeń praw pasażerów podróżujących drogą wodną śródlądową – Dz.U. 2013, poz. 1072); w zakresie obowiązków nałożonych rozporządzeniem 1177/2010 na organizatorów turystyki lub pośredników turystycznych – właściwy marszałek województwa (art. 9 ust. 1 c ustawy z 29.08.1997 o usługach turystycznych – tekst jednolity: Dz.U. 2014, poz. 196), w zakresie transportu kolejowego – prezes Urzędu Transportu Kolejowego (art. 10 ust. 1 pkt 5 ustawy z 28.03.2008 r. o transporcie kolejowym – tekst jednolity: Dz.U. 2013,

## 7. Obowiązek posiadania ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika

W niektórych gałęziach transportu nałożono także na przewoźników obowiązek posiadania ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej lub innego zabezpieczenia finansowego (np. gwarancji bankowej) m.in. za szkodę na osobie pasażera lub w jego bagażu, co dodatkowo wzmacnia pozycję pasażera lub osoby uprawnionej do odszkodowania, szczególnie gdy osoby poszkodowane mogą dochodzić swoich roszczeń bezpośrednio od podmiotów udzielających zabezpieczenia finansowego (*actio directa*)<sup>41</sup>.

## 8. Zakończenie

Unii Europejskiej udało się zbudować system mający na celu podniesienie poziomu ochrony pasażerów. Rozporządzenia unijne regulują zbliżoną materię, dotyczącą m.in. niedyskryminacji pasażerów w zakresie oferowanych im warunków przewozu, a szczególnie pasażerów niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej, udzielania pomocy tej ostatniej grupie pasażerów, minimalnych informacji, które powinny być przekazywane pasażerom, praw pasażerów w razie odwołania lub opóźnienia usługi, a także trybu rozpatrywania skarg i zasad egzekwowania ich przepisów, w tym również obowiązku wyznaczenia przez państwa członkowskie organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów poszczególnych rozporządzeń. Wprowadzono obowiązek udzielenia szybkiej pomocy poszkodowanemu pasażerowi lub też innej osobie uprawnionej czy to w formie zaliczek, czy też w formie rzeczowej. W sposób szczególny przepisy unijne traktują pasażerów niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej, wpisując się w ten sposób w politykę niedyskryminacji i zapewnienia jak najszerzej grupie osób prawa do przewozu. Unormowanie unijne stanowi pod tym względem zupełnie nową jakość.

Zachowano jednak gałęziowy charakter tych regulacji, co powoduje, że występują nie zawsze uzasadnione różnice w sposobie unormowania podobnych zagadnień w poszczególnych gałęziach transportu. Widać to nie tylko w ramach odpowiedzialności przewoźników za życie i zdrowie pasażera (różne zasady odpowiedzialności, różnice w wysokości odszkodowań i zaliczek, niekiedy występujące limity wysokości odszkodowania), ale także w odniesieniu do zryczałtowanych odszkodowań (różne stawki, odmienne warunki podstaw dochodzenia odszkodowania), a także

---

poz. 1594 ze zm.), w zakresie usług przewozu autobusami i autokarami – organem tym ma być Główny Inspektor Transportu Drogowego.

<sup>41</sup> W transporcie lotniczym obowiązek ten wynika z rozporządzenia (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 21.04.2004 w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych (Dz.Urz. UE L 138 z 30.04.2004, s. 1 ze zm.); w transporcie morskim rozporządzenia nr 392/2009.

uprawnień pasażerów do zakwaterowania w ramach tzw. prawa do pomocy. Wydaje się przy tym, że ten stan rzeczy jest efektem pewnego przesilenia, jakie nastąpiło w zakresie ochrony pasażerów w transporcie lotniczym. Osiągnięty poziom wydaje się bowiem zbyt wysoki, zwłaszcza w odniesieniu do nieograniczonych kwot dotyczących pokrycia kosztów noclegu<sup>42</sup>. Dlatego w później wydanych rozporządzeniach, dotyczących innych gałęzi transportu, wprowadzono już zarówno limity kwotowe za noc, jak i ograniczenia co do liczby noclegów, które przewoźnik powinien pasażerowi zapewnić.

Niezależnie od powyższego wskazać należy, że obowiązująca regulacja, pomimo wielości aktów prawnych obowiązujących w poszczególnych gałęziach transportu, jest niekompletna, co powoduje, że w odniesieniu do tych kwestii, które nie zostały uregulowane w prawie unijnym i implementowanym do niego prawie konwencyjnym, konieczne jest sięganie do przepisów prawa krajowego. Rodzi to określone problemy, których omówienie wykracza jednak poza zakres niniejszego opracowania<sup>43</sup>.

## Literatura

- Gospodarek J., *Cel i zakres ochrony konsumenta na rynku usług transportowych w świetle prawa Unii Europejskiej*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 694, Problemy Zarządzania, Finansów i Marketingu nr 22, Szczecin 2011.
- Konert A., *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*, Warszawa 2010.
- Koziński M.H., *Odpowiedzialność cywilna morskiego przewoźnika pasażerów według prawa Unii Europejskiej*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni nr 25, Gdynia 2010.
- Kunert-Diallo A., *Zmiany w zakresie ochrony prawnej pasażera i wpływ tych zmian na zobowiązania międzynarodowe państw*, [www.prtl.pl/print](http://www.prtl.pl/print).
- Szymajda I., Polkowska M., *Ochrona praw pasażerów lotniczych w prawie Wspólnoty Europejskiej*, „Studia Europejskie” 2002, nr 4.
- Wesołowski K., *Konsekwencje sposobu unormowania ochrony pasażerów w prawie Unii Europejskiej* (referat zawarty w niniejszym zbiorze).

## SHAPING THE EUROPEAN LAW CONCERNING THE CARRIAGE OF PASSENGERS

**Summary:** The paper discusses the process of shaping the EU system of passengers protection. The solutions adopted by the EU have developed in two directions. The first direction is the improvement of the level of passengers protection in situations which have been already

---

<sup>42</sup> Patrz A. Kunert-Diallo, *Zmiany w zakresie ochrony prawnej pasażera i wpływ tych zmian na zobowiązania międzynarodowe państw*, [www.prtl.pl/print](http://www.prtl.pl/print).

<sup>43</sup> Wskazane problemy omawia K. Wesołowski, *Konsekwencje sposobu unormowania ochrony pasażerów w prawie Unii Europejskiej*, opracowanie zawarte w niniejszym zbiorze.

regulated by the international law (e.g. the responsibility for the life and health of passengers, the responsibility for luggage, the delay in carriage). The second direction is the establishment of new rules for the protection of passengers in circumstances that have not been regulated by the conventions (e.g. the rights of passengers with disabilities or reduced mobility, the responsibility for denied boarding, the cancellation of journey or delayed departure, special rights of passengers in such situations, obligations to inform passengers of their rights, the complaints procedure). These regulations have also introduced the requirement for carriers to insure their activity or to have other financial security. The paper presents the specific elements of the system and compares the regulations. The author brings into question the diversity of some solutions in similar situations in various branches of transport.

**Keywords:** carriage of passengers, European Union law, passengers rights protection.