

Krzysztof Wesołowski

Multicentryczność regulacji prawnej usługi przewozu osób

Marketing i Zarządzanie nr 1 (42), 201-215

2016

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

Krzysztof Wesołowski

Uniwersytet Szczeciński
Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług
e-mail: krzysztof.wesolowski@wzieu.pl

Multicentryczność regulacji prawnej usługi przewozu osób

Kod JEL: K12

Słowa kluczowe: umowa przewozu osób, system prawny, multicentryczność regulacji

Streszczenie. W artykule omówiono problemy wynikające z multicentryczności regulacji umowy przewozu osób po wejściu w życie rozporządzeń wydanych przez instytucje Unii Europejskiej. W odniesieniu do jednej umowy przewozu zastosowanie mają przepisy różnych aktów prawnych, pochodzących z różnych ośrodków prawotwórczych, stworzonych w różnym czasie, podlegających różnym zasadom wykładni. Rozporządzenia unijne odwołują się do różnych i niejednoznacznych kryteriów ich obowiązywania, nie zawsze łatwych do weryfikacji. Ponadto rozporządzenia te przewidują możliwość czasowych zwolnień ich stosowania, które to zwolnienia wynikają już z przepisów prawa wewnętrznego, innych niż postanowienia regulujące umowę przewozu. Wskazano na konsekwencje przyjętego sposobu regulacji ochrony pasażerów. Zawarto także uwagi dotyczące perspektyw dalszego rozwoju systemu ochrony pasażerów w prawie Unii Europejskiej, w kierunku zapewnienia nie tylko wysokiego poziomu tej ochrony, ale także klarowności przyjętych rozwiązań i ich skuteczności.

Wprowadzenie

Pojęcie multicentryczności (Łętowska, 2005, s. 1127 i n., 2005, s. 3; Kalisz, 2007, s. 35 i n.), użyte w tytule niniejszego artykułu, odnosi się do sytuacji, w której prawo obowiązujące na terytorium państwa jest stanowione, stosowane

i interpretowane przez wiele autonomicznych, choć wzajemnie na siebie oddziałujących ośrodków decyzyjnych. Ośrodki te zlokalizowane są zarówno w danym państwie, jak i poza jego strukturami. Sytuację taką przeciwstawia się układowi monocentrycznemu, wywiedzionemu z pozytywizmu prawniczego i normatywizmu, w którym prawo ujmowane jest jako stworzony przez państwo hierarchiczny, autonomiczny i uporządkowany system, zamknięty jedną normą najwyższą (słynna kelsenowska piramida, na szczycie której stoi tzw. norma podstawowa – *Grundnorm*).

O multicentryczności systemu prawa mówi się przede wszystkim w kontekście współistnienia i wzajemnego oddziaływania prawa krajowego i prawa unijnego. Kontekst ten aktualny jest także w odniesieniu do regulacji umowy przewozu osób, o której mowa w artykule. Dochodzi tu jednak jeszcze jedna płaszczyzna regulacji – prawo międzynarodowe (konwencyjne).

W latach 1991–2011 instytucje Wspólnoty, a następnie Unii Europejskiej, wydały szereg rozporządzeń, zawierających regulację wybranych zagadnień umowy przewozu osób w poszczególnych gałęziach transportu¹. Stworzono swobodny system ochrony pasażerów, obejmujący m.in.:

- a) zaostrezenie, wynikających z konwencji międzynarodowych, zasad odpowiedzialności przewoźnika za życie i zdrowie pasażerów, poprzez: rozszerzenie zakresu przyczyn, za które przewoźnik ponosi odpowiedzialność w transporcie lotniczym i morskim, zniesienie wszelkich kwotowych limitów wysoko-

¹ Trzon unijnego systemu ochrony pasażerów tworzą obecnie następujące rozporządzenia (w kolejności dotyczącej poszczególnych gałęzi transportu): Rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z 9.10.1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną, zmienione rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z 13.05.2002 r. (Dz.Urz. WE L 140 z 30.05.2002, s. 2, Polskie Wydanie Specjalne 2004, rozdz. 7, t. 6, s. 246); Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady 11.02.2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.Urz. UE L 46 z 17.02.2004, s. 1, Polskie Wydanie Specjalne 2004, rozdz. 7, t. 8, s. 10); Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z 5.07.2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (Dz.Urz. UE L 204 z 26.07.2006, s. 1); Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23.10.2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.Urz. UE L 315 z 3.12.2007, s. 14, sprost. Dz.Urz. UE L 70 z 14.03.2009, s. 47 i sprost. Dz.Urz. UE L 238 z 6.09.2013, s. 23); Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 392/2009 z 23.04.2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (Dz.Urz. UE L 131 z 28.05.2009, s. 24); Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z 24.11.2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.Urz. UE L 334 z 17.12.2010, s. 1, sprost. Dz.Urz. UE L 41 z 12.02.2013, s. 16); Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z 16.02.2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.Urz. UE L 55 z 28.02.2011, s. 1).

- ści odszkodowania w transporcie lotniczym i ich podwyższenie w transporcie morskim, wprowadzenie obowiązku szybkiej wypłaty zaliczki we wszystkich gałęziach transportu, za wyjątkiem transportu autobusowego i autokarowego;
- b) zaostrzenie, wynikających z konwencji międzynarodowych, zasad odpowiedzialności przewoźnika za bagaż kabinowy w transporcie morskim, poprzez rozszerzenie zakresu przyczyn, za które przewoźnik ponosi odpowiedzialność, i podniesienie limitów wysokości odszkodowania;
 - c) wprowadzenie zryczałtowanego odszkodowania za odmowę przyjęcia do środka transportowego, opóźnienie w przewozie, odwołanie przewozu (we wszystkich gałęziach transportu, choć o zróżnicowanym zakresie zastosowania);
 - d) unormowanie tzw. prawa do pomocy w sytuacjach, o których mowa wyżej, obejmującego posiłki, napoje, prawo do telefonu, faxu, zakwaterowania, przejazdu z portu do miejsca zakwaterowania i z powrotem;
 - e) unormowanie szczególnych uprawnień dla pasażerów, którymi są osoby niepełnosprawne i o ograniczonej sprawności ruchowej, obejmujących: zakaz odmowy sprzedaży biletu i odmowy przewozu, nakaz udzielenia pomocy, umożliwienie przejazdu z osobą opiekunem lub certyfikowanym psem przewodnikiem, pełne odszkodowanie za wózki inwalidzkie lub inny sprzęt, nakazanie uwzględnienia potrzeb wymienionych wyżej osób przy budowie infrastruktury portów, terminali, dworców itp.
 - f) unormowanie tzw. obowiązków informacyjnych, dotyczących odwołania i opóźnienia przejazdu, ich przyczyn oraz praw przysługujących pasażerom, w szczególności w zakresie składania reklamacji i dochodzenia roszczeń oraz o organach powołanych do rozpatrywania skarg i procedurach ich wnoszenia;
 - g) wprowadzenie obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lub uzyskania innego zabezpieczenia finansowego z możliwością dochodzenia odszkodowania bezpośrednio przez pasażera, na zasadzie *actio directa*;
 - h) zobowiązanie państw członkowskich do powołania organu do rozpatrywania skarg pasażerów.

Wydanie rozporządzeń, o których mowa, w sposób znaczący podniosło poziom merytorycznoprawnej ochrony pasażerów w Unii Europejskiej². Rodzi się jednak pytanie, czy wzrostowi tego poziomu towarzyszy klarowność, spójność, a w konsekwencji – skuteczność regulacji?

² System, o którym mowa, jest przedmiotem m.in. następujących opracowań: Ambrożuk (2014, s. 11–23), Gospodarek (2011, s. 56 i n.), Stec (2012, s. 433 i n.; 2007, s. 247 i n.; 2010a, s. 4 i n.; 2010b, s. 969 i n.), Koziański (2010, s. 19 i n.), Szymajda, Polkowska (2002, s. 55 i n.), Pavliha (2013, s. 226–245).

Zagadnienia ochrony konsumentów w Unii Europejskiej tradycyjnie regulowane są za pomocą dyrektyw. W tym jednak przypadku, dla ochrony słabszej strony stosunku umownego, posłużono się rozporządzeniami. Wydawałoby się, że wybór formy rozporządzenia uchroni regulację sytuacji prawnej pasażerów w Unii Europejskiej od wewnętrznych niespójności i kolizji, jakie byłyby skutkiem funkcjonowania kilkudziesięciu odrębnych aktów prawa wewnętrznego, implementujących stosowne dyrektywy. Nie udało się jednak do końca uniknąć sytuacji kolizyjnych. Co więcej, fakt zastosowania formy rozporządzenia nie eliminuje zróżnicowanego poziomu ochrony pasażerów w poszczególnych państwach UE.

Przyczyny tego stanu rzeczy nie są jednolite i dotyczą zarówno prawodawcy unijnego, jak i ustawodawcy krajowego. Po stronie prawodawcy unijnego należałoby wymienić następujące okoliczności:

- niekompletność (ściślej – wybiórczość) regulacji zawartej w rozporządzeniach,
- gałęziowy charakter regulacji i wielość rozporządzeń w poszczególnych gałęziach transportu,
- zastosowanie zróżnicowanych, niekiedy bardzo rozbudowanych i trudnych do weryfikacji kryteriów obowiązywania poszczególnych rozporządzeń,
- dopuszczenie do czasowych wyłączeń stosowania niektórych przepisów rozporządzeń.

Z kolei przyczyny leżące po stronie ustawodawcy krajowego są następujące:

- utrzymywanie pluralistycznej regulacji umowy przewozu (kodeks cywilny zawierający ramową regulację umowy przewozu osób i przepisy szczególne),
- opóźnienia w wydawaniu przepisów mających na celu wykonanie rozporządzeń,
- powierzenie podobnych kompetencji w zakresie nadzoru i egzekwowania przepisów rozporządzeń różnym organom administracji państwowej, w drodze przepisów o charakterze administracyjno-prawnym, niekiedy rangi podstawowej (wykonawczej),
- nieprecyzyjne określenie kompetencji organów, o których mowa,
- zawarcie czasowych ograniczeń stosowania przepisów rozporządzeń w aktach o charakterze administracyjno-prawnym, a nie w przepisach regulujących umowę przewozu.

Poniżej omówiono niektóre z wymienionych okoliczności. Wskazane zostaną jednocześnie ich konsekwencje. Ponieważ niektóre z przyczyn braku spójności i niejasności regulacji ściśle się ze sobą łączą, w dalszej części artykułu zostaną one ujęte wspólnie (w trzech grupach), i to niezależnie od tego, po stronie którego prawodawcy są lokalizowane. Pod koniec przedstawione zostaną uwagi

dotyczące perspektyw dalszego rozwoju systemu ochrony pasażerów w prawie Unii Europejskiej, w kierunku zapewnienia nie tylko wysokiego poziomu tej ochrony, ale także klarowności przyjętych rozwiązań i ich skuteczności.

Brak kompletności regulacji

Rozporządzenia unijne nie zawierają kompletnego unormowania problematyki umowy przewozu osób. Wprowadzają jedynie korektę i uzupełnienie do regulacji przyjętych w prawie konwencyjnym³. Prawodawca unijny wychodzi z założenia, że poprawa sytuacji pasażerów powinna następować w drodze rewizji prawa konwencyjnego. Ponieważ jednak zmiany konwencji międzynarodowych dokonują się zbyt wolno, postanowił problematykę przewozu osób unormować na poziomie wspólnotowym (unijnym), odnosząc się jednak do istniejących reżimów konwencyjnych. Zostały one w znaczącej części przejęte do prawa unijnego (w formie załączników do stosownych rozporządzeń). Rozwiązania wynikające z konwencji międzynarodowych stanowią zatem integralną część tego systemu. Co więcej, do prawa unijnego zostały także implementowane niewiążące z natury zastrzeżenia i wytyczne organizacji międzynarodowej, przez co nadano im charakter obowiązujących przepisów prawa. Chodzi o zastrzeżenia i wytyczne przyjęte przez Komitet Prawny Międzynarodowej Organizacji Morskiej z 19 października 2006 r. dotyczące wdrożenia konwencji ateńskiej (tzw. wytyczne IMO), które stanowią załącznik nr II do rozporządzenia nr 392/2009.

³ Chodzi tu o następujące konwencje międzynarodowe, regulujące umowę przewozu w poszczególnych gałęziach transportu: Konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (Dz.U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49, sprost. Dz.U. z 1934 r. Nr 78, poz. 737), zmienioną Protokołem podpisanym w Hadze dnia 28 września 1955 r. (Dz.U. z 1963 r. Nr 33, poz. 189 zał.); Konwencję, uzupełniającą konwencję warszawską, o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez osobę inną niż przewoźnik umowny, sporządzoną w Guadalajarze dnia 18 września 1961 r. (Dz.U. z 1965 r. Nr 25, poz. 167 zał.); Konwencję o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzoną w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Dz.U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235); załącznik A – Przepisy ujednoczone o umowie międzynarodowego przewozu osób i ich bagażu kolejami (CIV) do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., ze zmianami zawartymi w Protokole wprowadzającym zmiany do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 3 czerwca 1999 r. (Dz.U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674); Konwencję ateńską w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z dnia 13 grudnia 1974 r. (Dz.U. z 1987 r. Nr 18, poz. 108), zmienioną Protokołem z 19 listopada 1976 r. oraz Protokołem z 2002 r. Polska nie ratyfikowała tego Protokołu, przystąpiła do niego jednak Unia Europejska (Dz.U. UE L 2012.8.13, zm. Dz.U. UE L 2013.158.1) z wyjątkiem jego artykułów 10 i 11, dotyczących zagadnień mających wpływ na unijne zasady jurysdykcji oraz wykonywania orzeczeń w sprawach cywilnych i handlowych, zawarte w rozporządzeniu Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz.U. UE L 2001.12.1 ze zm.), tzn. spraw, w których Unia ma kompetencje wyłączne.

Konwencje międzynarodowe jednak także nie zawierają zupełnej (kompletnej) regulacji umowy przewozu, dlatego do kwestii nieunormowanych zastosowanie znajdują odpowiednie przepisy prawa wewnętrznego. Wykonanie niektórych dyspozycji wynikających z norm unijnych wymaga również regulacji wewnętrznych.

W tej sytuacji ujawniają się z całą mocą problemy multicytryczności regulacji. Są one potęgowane, istniejącym już wcześniej, pluralistycznym charakterem międzynarodowego i krajowego unormowania umowy przewozu. Pluralizm (Rajski, 1969, s. 40; Ogiegło, 2008, s. 255) na płaszczyźnie międzynarodowej przejawia się mnogością konwencji międzynarodowych, obowiązujących w tej samej gałęzi transportu. Obecnie problem jest szczególnie uciążliwy w prawie lotniczym i morskim. Ujmując rzecz w pewnym uproszczeniu, jest on skutkiem nieprzystępowania przez wszystkie państwa strony pierwotnych konwencji do kolejnych konwencji (protokołów) wprowadzających zmiany. W prawie wewnętrznym z kolei umowa przewozu tradycyjnie normowana jest zwykle przepisami o ogólnym charakterze, zawartymi w kodeksach cywilnych i przepisami szczególnymi, dotyczącymi poszczególnych gałęzi transportu. Przykładowo w Polsce umowa ta unormowana jest przepisami kodeksu cywilnego w sposób ramowy (zob. art. 775 k.c.), a bardziej szczegółowa regulacja w odniesieniu do przewozów, mająca pierwszeństwo przed regulacją kodeksową, zawarta jest w ustawie – Prawo przewozowe (Dz.U. z 2002 r., poz. 1173 ze zm.), kodeksie morskim (Dz.U. z 2013 r., poz. 758 ze zm.) i ustawie – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2013 r., poz. 1393 ze zm.). Ustawy te zawierają odesłania do konwencji międzynarodowych i rozporządzeń unijnych, które nie zawsze są jednak kompletne (Ambrożuk, Dąbrowski, Wesołowski, 2014, s. 29), a czasem niejasne (do kwestii wróć w dalszej części artykułu). Ustawodawca utrzymuje opisywaną wielość regulacji, pomimo wejścia w życie rozporządzeń unijnych, a tym samym – stosowania także do przewozów krajowych norm z nich wynikających, jak również norm konwencyjnych, inkorporowanych do systemu unijnego.

Już samo ustalenie, które przepisy znajdują zastosowanie do konkretnej umowy przewozu, staje się nie lada wyzwaniem. Do jednej umowy przewozu odnoszą się bowiem przepisy różnych aktów prawnych, pochodzących z różnych ośrodków prawotwórczych, z różnego czasu, podlegających różnym zasadom wykładni. Kolejność stosowania przepisów należących do różnych korpusów (unijnego, konwencyjnego i krajowego) wynika nie tyle z charakteru umowy przewozu (międzynarodowego czy też krajowego), a z okoliczności, że system unijny oparty jest na bazie określonych regulacji konwencyjnych. Stąd też, nawet w odniesieniu do przewozów krajowych, zastosowanie znajdują, poza regulacją unijną, przepisy konwencji międzynarodowych, w zakresie, w jakim zostały włączone do systemu unijnego. Dopiero w braku regulacji zawartej w konwencji międzynarodowej zastosowanie znajduje prawo krajowe.

Nie zawsze jednak łatwo jednoznacznie stwierdzić, czy regulacja zawarta w konwencji międzynarodowej jest adekwatna do celu przyświecającego prawodawcy unijnemu. Przykładem jest kwestia przedawnienia roszczeń, wynikających z rozporządzeń, w tym także roszczeń z tytułów unormowanych prawem konwencyjnym, inkorporowanym do prawa unijnego, przez niego zmienionym i uzupełnionym. W praktyce pojawiła się kwestia terminów przedawnienia, wynikających z tak zbudowanego systemu. Rozporządzenia unijne nie normują terminów przedawnienia roszczeń. Rodzi się w związku z tym pytanie, czy powinny być stosowane przepisy konwencyjne tego dotyczące, czy też postanowienia prawa krajowego. Kwestia jest o tyle trudna, że jedne przepisy rozporządzeń modyfikują jedynie roszczenia wynikające z przepisów konwencyjnych (np. dotyczące odpowiedzialności za życie i zdrowie pasażerów), inne stanowią podstawę roszczeń o względnie samodzielnym charakterze (np. dotyczące zryczałtowanych odszkodowań za odmowę przyjęcia do środka transportowego, opóźnienie w przewozie). Znalazło to odzwierciedlenie w wyrokach Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich. Trybunał, kierując się powyższym rozróżnieniem, raz odsyła w omawianym zakresie do przepisów konwencyjnych⁴, innym – wskazuje na przepisy krajowe⁵.

Prowadzi to do rozwiązań trudnych do zaakceptowania z aksjologicznego punktu widzenia. Stworzony został system, który pod względem terminu dochodzenia roszczeń może w dużo wyższym stopniu chronić pasażerów, dochodzących roszczeń o zryczałtowane odszkodowanie za odmowę przyjęcia do środka transportowego, opóźnienie w przewozie czy odwołanie przewozu, służące w istocie wyrównaniu części niedogodności niż rzeczywistych szkód, w porównaniu do osób ciężko poszkodowanych wypadkami komunikacyjnymi. Te ostatnie, bądź ich osoby bliskie, muszą bowiem zgłosić swoje roszczenia w krótkim terminie wynikającym z konwencji międzynarodowej. Przykładowo, przepisy art. 29 konwencji warszawskiej i art. 35 konwencji montrealskiej przewidują dwuletni termin, biegnący od daty przybycia do miejsca przeznaczenia lub od dnia, w którym statek powietrzny powinien był przybyć, lub od chwili zatrzymania przewozu, którego upływ powoduje wygaśnięcie roszczenia. Biorąc pod uwagę specyfikę szkód na osobie i okoliczność, że niektóre przynajmniej skutki mogą się ujawnić w pewnym czasie po zdarzeniu, termin ten uznać należy za zbyt krótki. Tymczasem pasażerowie niedopuszczeni na pokład, których lot został

⁴ Tak w wyroku Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich (Czwarta Izba) z dnia 22 października 2009 r. w sprawie C-301/08 (Irene Bogiatzi przeciwko Deutscher Luftpool, Société Luxair, Société luxembourgeoise de navigation aérienne SA, Wspólnotom Europejskim, Wielkiemu Księstwu Luksemburga, Foyer Assurances SA, Dz.Urz. UE C 236 z 13.09.2008, s. 9/2.

⁵ Por. wyrok Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich w sprawie C-139/11 (Joan Cuadrench Moré przeciwko Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV), Dz.Urz. UE C 26 z 26.01.2013, s. 6/1.

odwołany lub opóźniony, mogą swoich roszczeń dochodzić w terminie wynikającym z prawa krajowego, który to termin może być wielokrotnie dłuższy. Prawo krajowe określa także skutki upływu takiego terminu, które z reguły nie idą tak daleko, jak w przypadku regulacji wynikającej z art. 29 konwencji warszawskiej i art. 35 konwencji montrealskiej (Wesołowski, 2014, s. 403–405).

Patrząc na zagadnienie z polskiej perspektywy, kwestia jest jeszcze bardziej skomplikowana ze względu na niejasność odesłania zawartego w art. 205 ust. 1 Prawa lotniczego, który brzmi: „Do umowy przewozu lotniczego, w tym czarteru lotniczego oraz do innych stosunków cywilnoprawnych związanych z przewozem lotniczym, nieuregulowanych przepisami niniejszej ustawy i umowami międzynarodowymi, stosuje się przepisy prawa cywilnego”. Istnieje spór, o jakie przepisy prawa cywilnego w tym przepisie chodzi: Prawa przewozowego czy kodeksu cywilnego. Za stosowaniem w tym zakresie przepisów ustawy Prawo przewozowe opowiedział się M. Stec (2005, s. 37), z kolei na kodeks cywilny wskazują m.in. M. Żylicz (2002, s. 376) oraz T. Szanciło (2013). Samo wskazanie przepisów kodeksu cywilnego, które wydaje się bardziej poprawne, też nie rozwiązuje problemu właściwego postanowienia, dotyczącego terminu przedawnienia. W grę może bowiem wchodzić ogólny 10-letni termin przedawnienia, biegnący od dnia wymagalności roszczenia (art. 118 k.c. w zw. z art. 120 § 1 k.c.) bądź jednoroczny termin z art. 778 k.c., biegnący od dnia wykonania przewozu, a gdy nie został wykonany, od dnia, kiedy miał być wykonany. Trudno przy tym zgodzić się ze stanowiskiem wyrażonym w artykule *Jak szybko pasażer musi żądać odszkodowania za odwołany lot* (www.rp.pl...), jakoby fakt ratyfikacji przez Polskę konwencji warszawskiej i montrealskiej powoduje, że dwuletni termin, wynikający z tych konwencji, ma pierwszeństwo przed regulacją kodeksową. Wprawdzie ustawa Prawo lotnicze odsyła do konwencji międzynarodowych, ale jedynie w zakresie odpowiedzialności przewoźnika (art. 208 ust. 1 i 2). Nie wydaje się zatem, aby odesłanie to obejmowało stosowanie przepisów o przedawnieniu, w oderwaniu od postanowień konwencji dotyczących samej odpowiedzialności.

Kwestia terminu przedawnienia roszczenia pasażera, domagającego się od przewoźnika lotniczego zryczałtowanego odszkodowania za opóźniony lot na podstawie art. 7 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 261/2004 była przedmiotem pytania prawnego przedstawionego Sądowi Najwyższemu, który jednak postanowieniem z dnia 21 sierpnia 2014 roku⁶ odmówił odpowiedzi na pytanie, ze względu na wadliwość jego sformułowania.

⁶ Sygn. III CZP 44/14, postanowienie wraz z uzasadnieniem dostępne na stronie <http://www.sn.pl/sites/orzecznictwo/Orzeczenia3/III%20CZP%2044-14.pdf>.

Wielość rozporządzeń, zróżnicowanie zakresu ich obowiązywania

Unormowanie wynikające z przepisów rozporządzeń opiera się na kryterium gałęziowym, tzn. poszczególne rozporządzenia dotyczą zagadnień występujących przy przewozach w jednej gałęzi transportu. Wyjątek stanowi rozporządzenie nr 1177/2010, które dotyczy praw pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową. Gałęziowy charakter unormowania powoduje wielość regulacji, odnoszących się do tożsamyh sytuacji, występujących w różnych gałęziach transportu. Regulacje te – pomijając zasady odpowiedzialności za życie i zdrowie pasażera, uwarunkowane przepisami konwencji międzynarodowych – są z reguły zbliżone.

Różna jest przy tym liczba rozporządzeń dotyczących poszczególnych gałęzi przewozów. Jest to skutek m.in. ewolucyjnego procesu tworzenia się systemu, obejmującego coraz to nowe sfery regulacji. Najwięcej rozporządzeń obowiązuje zatem w tych gałęziach, w których proces regulacji przepisami unijnymi rozpoczął się najwcześniej.

Ponadto rozporządzenia, nawet dotyczące tej samej gałęzi transportu, w różny sposób określają zakres swojego obowiązywania⁷. Postanowienia tego dotyczące są przy tym bardzo rozbudowane, zawierają zróżnicowane kryteria. W niektórych przypadkach, przy spełnieniu wszystkich z nich, rozporządzenie obowiązuje w całości, a przy spełnieniu niektórych – w ściśle określonym zakresie⁸. Niezależnie od własnych kryteriów obowiązywania, rozporządzenia odwołują się niekiedy do zakresu obowiązywania konwencji międzynarodowych, stanowiących podstawę, na której system unijny jest zbudowany⁹. Ponadto ustalenie okoliczności, czy określone rozporządzenie powinno być stosowane w odniesieniu do konkretnej umowy, wymaga czasem sięgnięcia także do innych aktów prawnych¹⁰. Niektóre kryteria zastosowania określonych rozporządzeń są trudne do weryfikacji, nie tylko dla osób bezpośrednio zainteresowanych (pasażera, osób bliskich w przypadku jego śmierci), ale także dla prawników zajmujących się problematyką przewozową, np. data zaprojektowania statku (art. 2 ust. 2 lit. d) rozporządzenia nr 1177/2010), miejsce wpisania statku do rejestru, odmienne od państwa bandery (art. 2 lit. a) rozporządzenia nr 392).

⁷ Por. w transporcie lotniczym: art. 1 rozporządzenia nr 2027/97 (w brzmieniu nadanym rozporządzeniem nr 889/2002), art. 3 rozporządzenia nr 261/2004, art. 1 rozporządzenia nr 1107/2006; w transporcie morskim: art. 2 rozporządzenia nr 392/2009 i art. 2 rozporządzenia nr 1177/2010.

⁸ Por. art. 2 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 1177/2010, art. 2 ust. 2 i 3 rozporządzenia nr 181/2011, art. 2 ust. 3 rozporządzenia nr 1371/2007.

⁹ Por. art. 1 rozporządzenia nr 2027/97 (w brzmieniu nadanym rozporządzeniem nr 889/2002), art. 2 rozporządzenia nr 1177/2010, art. 2 rozporządzenia nr 392/2009.

¹⁰ Por. art. 2 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 1371, art. 2 rozporządzenia nr 392/2009.

Niezależnie od tego, niektóre rozporządzenia unijne zostały wprowadzone w życie w momencie, gdy nie wszystkie zainteresowane podmioty były przygotowane technicznie, organizacyjnie i ekonomicznie na przestrzeganie zawartych w nich norm. Prawodawca unijny, zdając sobie z tego sprawę, przewidział możliwość czasowych wyłączeń ich stosowania w pewnych ściśle określonych zakresach¹¹. Kwestię tę pozostawił jednak ustawodawcy krajowemu. Stąd też wyłączenia te wynikają z przepisów wewnętrznych, w Polsce odrębnych od przepisów regulujących umowę przewozu¹². Takie rozwiązanie powoduje, że regulacja dotycząca konkretnej umowy przewozu jest niezwykle rozdrobniona, a przez to – nieczytelna.

Brak spójności regulacji unijnej i krajowej w zakresie nadzoru i dochodzenia roszczeń

Wprowadzony przepisami rozporządzeń system ochrony prawnej pasażera obejmuje m.in. odpowiednie procedury wnoszenia skarg do przewoźników lub, w pewnych sytuacjach, do organów wyznaczonych przez poszczególne państwa członkowskie. Te ostatnie zostały zobligowane do zapewnienia przestrzegania rozporządzeń i wyznaczenia właściwych organów odpowiedzialnych za nadzór i egzekwowanie przepisów. Jednocześnie jednak zaznaczono, że nie powinno mieć to wpływu na prawa pasażerów do korzystania ze środków prawnych przed sądem na mocy prawa krajowego. Na państwa członkowskie nałożono także obowiązek ustanowienia sankcji, mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów rozporządzeń. Sankcje z założenia mają być proporcjonalne, skuteczne i odstrasżające.

Już samo wyznaczenie organów odpowiedzialnych za przestrzeganie poszczególnych rozporządzeń odbyło się nie bez nieporozumień i sporów kompetencyjnych (Polz, Jędrzejczak, 2014, s. 3D). Wydawałoby się, że organem najbardziej predestynowanym do kontroli przestrzegania rozporządzeń powinien być Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Ostatecznie jednak zwyciężyła koncepcja powierzenia nadzoru nad przestrzeganiem przepisów rozporządzeń organom branżowym, jako lepiej znającym zagadnienia funkcjonowania przewoźników poszczególnych gałęzi transportu. Doszło w ten sposób do

¹¹ Por. art. 2 ust. 4–7 rozporządzenia nr 1371/2007, art. 2 ust. 2 rozporządzenia nr 1177/2010, art. 2 ust. 4–6 rozporządzenia nr 181/2011.

¹² Polska skorzystała z wyłączeń możliwych na gruncie rozporządzenia nr 1371/2007 dot. transportu kolejowego. Stosowne postanowienia zawarte są w art. 2 ust. 2 ustawy z 25.06.2009 r. o zmianie ustawy o transporcie krajowym (Dz.U. Nr 214, poz. 1658 z późn. zm.) i wydanym na podstawie tego przepisu Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 25.05.2011 r. w sprawie zwolnienia ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. Nr 117, poz. 683).

powierzenia podobnych w istocie kompetencji różnym organom administracji państwowej. Wyznaczenie tych organów oraz określenie zakresu ich kompetencji nastąpiło w przepisach administracyjnoprawnych, dotyczących poszczególnych gałęzi transportu. Organem odpowiedzialnym za egzekwowanie przepisów rozporządzeń dotyczących przewozów lotniczych (tj. nr 261/2004, nr 2111/2005 i nr 1107/2006) jest Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, przy czym skargi, o których mowa w art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 oraz art. 15 ust. 2 rozporządzenia nr 1107/2006, rozpatruje wyodrębniona komórka organizacyjna Urzędu – Komisja Ochrony Praw Pasażerów (art. 205a ustawy Prawo lotnicze). W transporcie morskim organami rozpatrującymi skargi pasażerów są dyrektorzy Urzędów Morskich w Gdyni i Szczecinie. Wyznaczenie ich nastąpiło przepisami rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 10 września 2013 r. w sprawie określenia dyrektora Urzędu Morskiego właściwego do rozpatrywania skarg w sprawie naruszeń praw pasażerów podróżujących drogą morską (Dz.U. z 2013r., poz. 1073), działającego na podstawie upoważnienia zawartego w art. 43a ustawy z 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. z 1991 r. Nr 32, poz. 131 z późn. zm.). W zakresie przewozu drogą wodną śródlądową organem właściwym jest dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie (rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 10.09.2013 r. w sprawie określenia dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego do rozpatrywania skarg w sprawie naruszeń praw pasażerów podróżujących drogą wodną śródlądową – Dz.U. z 2013 r., poz. 1072); w zakresie obowiązków nałożonych rozporządzeniem nr 1177/2010 na organizatorów turystyki lub pośredników turystycznych – właściwy marszałek województwa (art. 9 ust. 1c ustawy z 29.08.1997 r. o usługach turystycznych – Dz.U. z 2014, poz. 196), a w zakresie transportu kolejowego – Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (art. 10 ust. 1 pkt 5 ustawy z 28.03.2008 r. o transporcie kolejowym – Dz.U. z 2013 r., poz. 1594 ze zm.). Najbardziej rozbudowana i nieczytelna regulacja dotycząca organów, o których mowa, obowiązuje w transporcie autobusowym. Zawarta jest ona w znowelizowanej ustawą z 20 lutego 2015 r. (Dz.U. z 2015 r., poz. 390) ustawie o transporcie drogowym. Regulacja ta weszła w życie 4 kwietnia 2015 r., a zatem po upływie ponad dwóch lat od momentu rozpoczęcia obowiązywania rozporządzenia nr 181/201 (1 marca 2013 r.). Nieczytelność tej regulacji polega nie tylko na wyznaczeniu wielu organów, ale także na tym, że nie są one w cytowanej ustawie wprost wymienione, a dokonano tego poprzez odesłania do innych aktów prawnych, w szczególności do ustawy z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2011 r. nr 5, poz. 13, z późn. zm.). Chodzi w szczególności o tzw. organizatorów publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 7 ust. 1 (czyli – gminy, związki międzygminne, powiaty, związki powiatów albo województwa). Natomiast w przewozach regularnych w międzynarodowym

transporcie drogowym organem właściwym do rozpatrzenia skargi jest organ właściwy do wydawania zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w międzynarodowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 2 lit. a) ustawy z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (czyli Główny Inspektor Transportu Drogowego). W przypadku, gdy przewozy są realizowane w formie samorządowego zakładu budżetowego, organem właściwym do rozpatrywania skargi jest wojewoda.

Do ustalenia sytuacji prawnej pasażera, w tym co do możliwości dochodzenia jego praw, nie wystarczy zatem analiza przepisów zawierających regulację umowy przewozu, ale także przepisów o charakterze administracyjnoprawnym. W niektórych przypadkach konieczne jest przy tym sięgnięcie do przepisów wykonawczych¹³.

Istotniejszy jest jednak problem rozgraniczenia kompetencji wyznaczonych organów administracyjnych i sądów powszechnych. Kwestią dyskusyjną jest bowiem to, czy w sprawach o roszczenia, mających za podstawę przepisy rozporządzeń (chodzi tu o roszczenia o zryczałtowane odszkodowania) właściwe są organy administracyjne, wyznaczone stosownymi przepisami czy też sądy powszechne, a kompetencje organów administracyjnych ograniczają się do ewentualnego stwierdzenia naruszenia przepisów stosownego rozporządzenia w zakresie obowiązku wypłaty przez przewoźnika odszkodowania i wyznaczenia terminu do usunięcia tego uchybienia. Kwestia dotyczy nie tylko etapu rozpoznania roszczenia, ale także egzekucji należności. Pojawiły się różne poglądy na ten temat, różna jest też praktyka organów orzekających (Wesołowski, 2014, s. 406–410). Część sądów powszechnych, w przypadku, gdy pasażerowie wcześniej kierowali swoje roszczenia do organu administracyjnego, odrzucała pozwy, uważając, że zachodzi tożsamość postępowań, część zaś uznawała, że kognicja tego organu nie obejmuje roszczeń o charakterze cywilnoprawnym. Niektóre sądy powszechne nadawały decyzjom administracyjnym klauzule wykonalności, inne odmawiały, co prowadziło do niemożliwości zaspokojenia roszczenia.

Kwestie, o których mowa, stały się przedmiotem rozstrzygnięcia uchwałą SN z 7 lutego 2014 r., III CZP 113/13¹⁴. Uchwała ta odnosi się do przepisów prawa lotniczego, ale w istocie ma uniwersalny walor. Zdaniem Sądu w przypadku, gdy pasażer domaga się od przewoźnika lotniczego zryczałtowanego odszkodowania za opóźniony lot na podstawie art. 7 Rozporządzenia (WE) nr 261/2004, zachodzi przemienność drogi postępowania przed sądami powszechnymi lub przed Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego. W obszernym uzasadnieniu swojego

¹³ Por. opisany sposób wyznaczenia organów właściwych w transporcie morskim i żegludzie śródlądowej.

¹⁴ Uchwała wraz z uzasadnieniem dostępna jest na stronie internetowej <http://www.sn.pl/sites/orzecznictwo/Orzeczenia2/III%20CZP%20113-13.pdf>.

stanowiska Sąd powołał się na wnioski wynikające z zastosowania zarówno językowych, jak i funkcjonalnych dyrektyw wykładni przepisów Prawa lotniczego i rozporządzenia nr 261/2004. Na uwagę zasługuje prounijny charakter wykładni, wyrażający się odwołaniem do celów wspomnianego rozporządzenia, czyli do podniesienia standardów ochrony pasażerów poprzez wzmocnienie ich praw¹⁵.

Uchwała jest przykładem przyjaznej wykładni przepisów prawa krajowego, uwzględniającej kontekst unijny (Łętowska, 2005, s. 9–10). Takie rozstrzygnięcie zapewnia podróżnym komfort wyboru przy dochodzeniu zryczałtowanego odszkodowania pomiędzy drogą sądową a drogą administracyjną. Uchwała nie rozstrzyga jednak wszelkich dylematów, jakie wynikają z przyjętego sposobu regulacji. Zdawał sobie z tego skład orzekający, skoro w uzasadnieniu uchwały mowa jest o konieczności zmian legislacyjnych.

Perspektywy dalszych zmian dotyczących unormowania usługi przewozu osób

Jak wynika z powyższych uwag, merytoryczna poprawa sytuacji prawnej pasażera nie idzie w parze z czytelnością systemu i jego spójnością. Ma to znaczący wpływ na skuteczność przyjętych rozwiązań. Nadszedł zatem czas porządkowania systemu. Konieczne jest zmniejszenie liczby aktów prawnych, zawierających regulację umowy przewozu w poszczególnych gałęziach transportu. Jako pewne minimum konsolidacji powinno się przyjąć zasadę: jedna gałąź transportu – jeden akt prawny. Jeśli nie można zunifikować unormowania sytuacji prawnej pasażerów we wszystkich gałęziach transportu, powinno się dążyć do ujednoczenia regulacji przynajmniej w niektórych z nich. Ponadto, nawet w przypadku utrzymania gałęziowego charakteru regulacji, w maksymalnym stopniu należy wykorzystać możliwość jednakowej regulacji tych zagadnień, co do których względy ekonomiczne, organizacyjne lub techniczne nie przemawiają za utrzymaniem odrębności. Konieczne jest także uzupełnienie regulacji o niektóre istotne aspekty, pozostające obecnie poza zakresem rozporządzeń. Chodzi tu przede wszystkim o kwestię przedawnienia roszczeń z nich wynikających.

Jeśli chodzi o ustawodawcę krajowego, w pierwszej kolejności powinien on dążyć do usunięcia pluralizmu regulacji umowy przewozu osób. Pozostawiona powinna być wyłącznie regulacja kodeksowa. Wymaga ona jednak dostosowania do nowych okoliczności, m.in. istnienia przepisów unijnych.

Co do nadzoru nad przestrzeganiem przepisów unijnych, rozwiązaniem najbardziej właściwym wydaje się powierzenie obowiązków w tym zakresie Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Jego kompetencje

¹⁵ Por. w szczególności motywy 3, 4 oraz 22 preambuły rozporządzenia nr 261/2004, w którym stwierdzono wprost, że nadzór nie powinien mieć wpływu na prawa pasażerów do dochodzenia odszkodowania przed sądami zgodnie z procedurami krajowymi.

i procedury ich wykonywania powinny być jednolicie uregulowane dla wszystkich gałęzi transportu w ustawie regulującej działalność tego organu.

Bibliografia

- Ambrożuk, D. (2014). Kształtowanie się europejskiego prawa przewozu osób. W: T. Kocowski, K. Marak (red.), *Zmiany prawodawstwa gospodarczego w okresie transformacji ustrojowej w Polsce*. Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu. Wrocław.
- Ambrożuk, D., Dąbrowski, D., Wesołowski, K. (2014). *Prawo przewozowe – Komentarz*. Warszawa.
- Gospodarek, J. (2011). Cel i zakres ochrony konsumenta na rynku usług transportowych w świetle prawa Unii Europejskiej. W: G. Rosa, A. Smalec, M. Wanagos (red.), *Konsument na rynku usług*. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego 694. Problemy Zarządzania, Finansów i Marketingu 22, Szczecin.
- Jak szybko pasażer musi żądać odszkodowania za odwołany lot*. Pobrano z: www.rp.pl/artykul/954351.html?print=tak&p=0.
- Kalisz, A. (2007). Multicentryczność systemu prawa polskiego a działalność orzecznicza Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości i Europejskiego Trybunału Praw Człowieka. *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny*, 4.
- Koziński, M.H. (2010). *Odpowiedzialność cywilna morskiego przewoźnika pasażerów według prawa Unii Europejskiej*. Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni 25. Gdynia.
- Łętowska, E. (2005). Multicentryczność współczesnego systemu prawa i wykładnia jej przyjazna. W: L. Ogiegło, W. Popiołek, M. Szpunar (red.), *Rozprawy prawnicze. Księga pamiątkowa Profesora Maksymiliana Pazdana*. Kraków.
- Łętowska, E. (2005). Multicentryczność współczesnego systemu prawa i jej konsekwencje. *Państwo i Prawo* 4.
- Ogiegło, L. (2008). O stosowaniu przepisów części szczegółowej zobowiązań. W: E. Gniewek, K. Górską, P. Machnikowski (red.), *Zaciąganie i wykonywanie zobowiązań*. Materiały z III Ogólnopolskiego Zjazdu Cywilistów. Wrocław 25–27.09.2008.
- Pavliha, M. (2013). Enlightenment of the European Attitude Towards Passenger Rights: In dubio pro consumatore. *European Transport Law*, 226–245.
- Polz, P., Jędrzejczak, K. (2014). Odszkodowania dla pasażerów opóźnionych/odwołanych lotów na gruncie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 – droga administracyjna czy cywilnoprawna. *Radca Prawny*, 145.
- Rajski, J. (1969). Odpowiedzialność cywilna przewoźnika samochodowego. *Nowe Prawo*, 3.
- Stec, M. (2007). O niektórych postaciach niewykonania lub nienależytego wykonania pasażerskiej umowy przewozu lotniczego (na kanwie rozporządzenia Parlamentu i Rady Unii Europejskiej z 2004 r.). W: *W kierunku europeizacji prawa prywatnego. Księga Pamiątkowa dedykowana Profesorowi Jerzemu Rajskiemu*. Warszawa.
- Stec, M. (2005). *Umowa przewozu w transporcie towarowym*. Zakamycze.
- Stec, M. (2010a). Ochrona pasażera w transporcie kolejowym w świetle Rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady. W: *Księga Pamiątkowa dedykowana Profesorowi Józefowi Okolskiemu*. Warszawa.

- Stec, M. (2010b). Przesłanki odstąpienia od umowy przewozu w europejskim pasażerskim transporcie lotniczym w rozporządzeniu Parlamentu i Rady (WE) nr 261/2004. *Europejski Przegląd Sądowy*, 4.
- Stec, M. (2012). Ochrona pasażera w transporcie autobusowym w świetle rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady z 16 lutego 2011 r. nr 181/2011 dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym. W: *Rozprawy z prawa własności intelektualnej prawa prywatnego międzynarodowego. Księga pamiątkowa dedykowana Profesorowi Bogusławowi Gawlikowi*. Warszawa.
- Szanciło, T. (2013). *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika przy przewozie drogowym przesyłek towarowych*. Warszawa.
- Szymajda, I., Polkowska, M. (2002). Ochrona praw pasażerów lotniczych w prawie Wspólnoty Europejskiej. *Studia Europejskie*, 4.
- Wesołowski, K. (2014). Konsekwencje sposobu unormowania ochrony pasażerów w prawie Unii Europejskiej. W: T. Kocowski, K. Marak (red.), *Zmiany prawodawstwa gospodarczego w okresie transformacji ustrojowej w Polsce*. Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu. Wrocław.
- Żylicz, M. (2002). *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*. Warszawa.

THE PLURALITY OF THE DECIDING CENTERS IN THE LAW SYSTEM CONCERNING SERVICES OF PASSENGERS CARRIAGE

Keywords: passengers carriage contracts, law system, multi-center regulation

Summary. The paper points to problems arising from multi-center and multi-level regulation of contracts of carriage of passengers after the entry into force of regulations issued by the institutions of the European Union. The provisions of various acts, enacted by various institutions at different times, being subject to different rules of interpretation apply to one contract of carriage. EU Regulations refer to different and inconsistent criteria of validity which are not always easy to verify. Moreover, those regulations allow the temporary exemptions from their application, which arise from the provisions of domestic law, other than the provisions governing contracts of carriage. The author describes consequences of the adopted method of protection of passengers in the European Union. The paper includes also some comments on the development prospects of the passengers protection system in the European Union law for the purpose of ensuring not only the high level of such protection, but also the clarity of the solutions and their effectiveness.

Translated by Krzysztof Wesołowski

Cytowanie

Wesołowski, K. (2016). Multicentryczność regulacji prawnej usługi przewozu osób. *Marketing i Zarządzanie*, 1 (42), 201–215.