

Aleksander Tobolewski

"Komentarz do Konwencji
Montrealskiej z 1999 roku",
Małgorzata Polkowska, Izabella
Szymajda, Warszawa 2004 :
[recenzja]

Palestra 50/9-10(573-574), 162-163

2005

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.

Małgorzata Polkowska i Izabella Szymajda ***Komentarz do Konwencji Montrealskiej z 1999 r.***

Wydawnictwo LIBER, Warszawa 2004

W dobie internetu, globalizacji handlu międzynarodowego i relatywnej niskich cen przelotów lotniczych każdy nowy akt prawny, regulujący prawne aspekty międzynarodowych przewoźników lotniczych musi stać się przedmiotem zainteresowania nie tylko specjalistów z zakresu prawa lotniczego, ale także podróżnych i samych linii lotniczych. Istniejący dotychczas system międzynarodowych przepisów regulujących odpowiedzialność prawną przewoźnika lotniczego i umowę przewozu, zwany potocznie „systemem warszawskim” – od pierwszej konwencji regulującej te aspekty, a podpisanej w 1929 r. w Warszawie, został w 1999 r. zmieniony nową konwencją – zwaną „Konwencją Montrealską z 1999 r.”. Jej wejście w życie 4 listopada 2003 r., a także wprowadzenie w życie polskiego prawa lotniczego w 2002 r. i wejście 1 maja 2004 r. Polski do Unii Europejskiej powodują, że recenzowany Komentarz jest jak najbardziej opracowaniem na czasie, wyprzedzającym nawet istniejące oczekiwania (jako że Polska dopiero w 2005 r. weszła w ostatnią fazę procesu ratyfikacyjnego Konwencji Montrealskiej).

Autorki skrótkowo nakreślają we *Wprowadzeniu* historię i unormowania „systemu warszawskiego”, regulującego umowę o przewóz i jego dokumentację oraz warunki odpowiedzialności i jej granice, nakładane na przewoźnika lotniczego. W książce trafnie podkreślono kwestię różnic w wysokości, możliwych do uzyskania odszkodowań, które niestety długo będą jeszcze mieć miejsce. Mam na myśli sytuacje, w których siedzący obok siebie pasażerowie w tym samym samolocie, nie tylko, że płacą różne ceny za bilet, ale również odpowiedzialność linii lotniczej za szkody im wyrządzone podczas przelotu jest tak drastycznie różna, że mogą oni otrzymać od kilkunastu tysięcy dolarów do kilkunastu milionów odszkodowania – li tylko z powodu miejsca wylotu i lądowania, bądź miejsca zamieszkania. Niemniej trafnie oceniane są perspektywy umiarkowanego sukcesu nowej konwencji, która, jak podkreślono, jest wynikiem głębokich kompromisów. Podzielam też, aczkolwiek nader niechętnie, opinię autorek, że sytuacja, która zaistnieje w międzynarodowym lotnictwie cywilnym w następnych latach zmusi większość państw do przyjęcia rozwiązań zawartych w Konwencji Montrealskiej. W całym komentarzu przewija się bowiem krytyka systemu warszawskiego przez Stany Zjednoczone i naciski wywierane na jego zmianę. Nie bez przyczyny administracja Prezydenta Clintona uznała przygotowaną Konwencję Montrealską z 1999 r. za jeden z największych swoich dyplomatycznych sukcesów, najwięcej bowiem korzyści z jej wprowadzenia mogą uzyskać właśnie mieszkańcy USA, korzystający w wielu przypadkach z jurysdykcji sądów amerykańskich w zakresie oceny szkód poniesionych podczas przelotu ich mieszkańców, nawet na przysłowiowym końcu świata, jeśli tylko przewoźnik ma swoje biuro w USA. W trakcie swoich wywodów Autorki analizują wiele wyroków sądowych wydanych przez sądy amerykańskie, które wskazują na ignorowanie ogólnie przyjętych definicji będących kluczem do powoływania się na przepisy, stanowiące o odpowiedzialności przewoźników. Należy obawiać się, że tak będzie coraz częściej...

Przyjęta przez Autorki tradycyjna forma opracowania komentarza, polegająca na cytowaniu poszczególnych przepisów Konwencji, a następnie komentowaniu ich, jest chyba najlepszą formą wprowadzenia czytelnika w sferę zagadnień, związanych z domeną regulowaną jej postanowieniami. Ogranicza to może bardziej dogłębną i krytyczną analizę niektórych rozwiązań, co jednak nie wydaje się wpływać na przejrzystość wywodów autorek. Opracowania doktrynalne i orzecznictwo powstałe pod przepisami systemu warszawskiego

są bardzo wyczerpujące i można na ich podstawie przewidzieć, jak w przyszłości będą stosowane przepisy nowej konwencji. Wiele cytowanych orzeczeń sądów obcych, znanych Autorkom jako specjalistkom prawa lotniczego, często wydanych wiele lat temu, nie jest dostępnych w bibliotekach polskich ani w zasobach internetowych i w przyszłości należałoby albo ograniczyć ich ilość, albo streszczać je dość dokładnie, by uniknąć możliwości ich błędnej interpretacji, bowiem Komentarz stanie się jednym z materiałów źródłowych dla osób związanych z prawem lotniczym i nie straci swej aktualności przez wiele lat.

Komentarz odwołuje się również do przepisów, które przyjęły państwa Unii Europejskiej i biorąc pod uwagę akces Polski do Unii będzie to pomocne w stosowaniu ich w Polsce w przyszłości.

W podsumowaniu można śmiało stwierdzić, że po raz pierwszy od wielu lat literatura polska poświęcona międzynarodowemu prawu lotniczemu wzbogaci się o pozycję, która w sposób zwięzły i oparty na dotychczasowych doświadczeniach praktycznych w stosowaniu systemu warszawskiego analizuje i przybliża zainteresowanym konwencję, która – czy się to komuś bardziej czy mniej podoba, będzie regulowała szereg najważniejszych aspektów przewozu lotniczego. Wejście Polski do Unii Europejskiej spowoduje dalsze ujednoczenie przepisów, z którymi będą mieli do czynienia przewoźnicy lotniczy w tym PLL LOT i prawnicy zajmujący się na co dzień sprawami lotnictwa cywilnego. Należy rekomendować recenzowane opracowanie nie tylko specjalistom, ale również i osobom w jakikolwiek sposób związanym z prawnymi aspektami transportu lotniczego. Może się to wydać ironiczne, ale opracowanie to daje również doskonały przykład, jak we współczesnej dobie działają w praktyce konferencje dyplomatyczne i dlaczego tak wiele z nich nie osiąga zadowalającego sukcesu, gdy partykularne interesy mocarstw ścierają się z interesami „reszty świata”.

Aleksander Tobolewski