

# Marek Żylicz

---

## Zasady odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera w międzynarodowym, europejskim i polskim prawie lotniczym

---

Palestra 49/5-6(557-558), 48-56

---

2004

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](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach  
dozwolonego użytku.

## ZASADY ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA SZKODY NA OSOBIE PASAŻERA W MIĘDZYNARODOWYM, EUROPEJSKIM I POLSKIM PRAWIE LOTNICZYM

Normy prawa międzynarodowego, europejskiego i krajowego rządzącego przewozem lotniczym i odpowiedzialnością przewoźnika lotniczego stanowią prawdziwą mozaikę, która zmienia się i coraz bardziej komplikuje. Warto dokonać, chociaż w największym skrócie, przeglądu podstawowych aktów tego prawa i jego zmian, szczególnie istotnych w odniesieniu do odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera<sup>1</sup>.

### **Konwencje Warszawska i Montrealska – System Warszawsko-Montrealski (zdezintegrowany)**

Podstawowe znaczenie dla unormowania omawianych zagadnień w skali międzynarodowej ma Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie 12 października 1929 r.<sup>2</sup>. Jest to najszerzej w świecie przyjęta (przez ok. 130 państw) konwencja z dziedziny prawa prywatnego. Zmiany do niej wprowadził Protokół Haski z 28 września 1955 r.<sup>3</sup>. Uzupełnia ją Konwencja Guadalajarska z 18 września 1961 r. w sprawie wykonywania przewozu lotniczego przez „przewoźnika faktycznego”, innego niż „przewoźnik umowny”<sup>4</sup>. Powstał również system nazywany powszechnie Systemem Warszawskim. Niemal 70 lat po Konwencji Warszawskiej w dniu 28

---

<sup>1</sup> Więcej na ten temat – zob. J. Rajski, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego w prawie międzynarodowym i krajowym*, Warszawa 1968; oraz: *Dezintegracja międzynarodowego reżimu prawnego przewozów lotniczych*, PiP 1976, nr 10. M. Żylicz, *Nowe prawo międzynarodowego przewozu lotniczego*, PiP 1999, nr 9, oraz: *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe (rozdz. 4, 22 i 23)*, Warszawa 2002. M. Polkowska, *Umowa przewozu i odpowiedzialność przewoźnika w międzynarodowym transporcie lotniczym*, Warszawa 2003.

<sup>2</sup> Dz.U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49, sprost. Dz.U. z 1934 r. Nr 78, poz. 737.

<sup>3</sup> Dz.U. z 1963 r. Nr 33, poz. 180.

<sup>4</sup> Dz.U. z 1965 r. Nr 25, poz. 167.

maja 1999 r. podpisana została w Montrealu nowa konwencja o identycznym tytule<sup>5</sup>, mająca w przyszłości zastąpić konwencję z 1929 r. (której większość postanowień przejęła). Z pewnością jednak przez długie lata obie konwencje będą obowiązywać i będą stosowane równolegle (przy czym państwo może być stroną jednej lub obydwu konwencji, a państwa ratyfikujące nową konwencję nie wypowiadają poprzedniej). Można by mówić o powstaniu Systemu Warszawsko-Montrealskiego, chociaż składają się nań dwa zespoły norm prawnych o częściowo różnej treści, a jego komponent warszawski też nie jest wewnętrznie jednorodny.

Każdy z wymienionych aktów międzynarodowych normuje w sposób różny te same zagadnienia dotyczące odpowiedzialności przewoźnika. Każdy też wiąże tylko te państwa, które go przyjęły i dotyczy tylko przewozów zakwalifikowanych jako międzynarodowe w rozumieniu danego aktu. O zakwalifikowaniu decyduje trasa przewidziana w umowie przewozu (miejsce rozpoczęcia i ostatecznego przeznaczenia przewozu, ewentualnie także lądowania pośredniego). Nie wszystkie państwa są stronami Konwencji Warszawskiej, a z tych, które są jej stronami, nie wszystkie przyjęły jej zmiany i uzupełnienia. Przewozy niepodlegające żadnemu z tych aktów („niekonwencyjne”), np. wykonywane między państwami, z których chociażby jedno nie było stroną konwencji, albo w całości wewnątrz terytorium jednego państwa – podlegają prawu wewnętrznemu, różnemu w różnych państwach.

W tym samym samolocie mogą siedzieć pasażerowie, których uprawnienia – zależnie od umówionej lub faktycznej trasy podróży każdego z nich, albo z innych jeszcze przyczyn – podlegają różnym reżimom prawnym, trudnym do jednoznacznego zidentyfikowania. O zastosowaniu tego lub innego prawa zadecyduje sąd. W tej samej sprawie dotyczącej tego samego pasażera i tej samej trasy, inne prawo wybierze sąd państwa niebędącego stroną Konwencji Warszawskiej (jak Albania), będącego stroną tej konwencji w brzmieniu pierwotnym (jak USA) lub równocześnie konwencji niezmienionej i zmienionej w Hadze (jak Polska). Jeżeli pasażer poniósł szkodę podróżując z Warszawy do Nowego Jorku z biletem powrotnym, sąd polski rozstrzygnie sprawę według Konwencji Warszawskiej zmienionej w Hadze, sąd USA według konwencji niezmienionej, a sąd albański według prawa albańskiego lub jego reguł kolizyjnych. Znaczenie ma też miejsce siedziby przewoźnika, zakupu biletu itp. Możliwych kolizji jest kilkadziesiąt, a Konwencja Montrealska jeszcze je pomnoży.

## Prawo europejskie

Antycypując powstanie Konwencji Montrealskiej, Rada Unii Europejskiej (UE) wydała rozporządzenie nr 2027/97 o odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w

<sup>5</sup> Tekst w językach angielskim, francuskim, hiszpańskim, rosyjskim, chińskim i arabskim – zob. ICAO Doc 9518, wykonane przez autora tłumaczenie polskie – w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego.

razie wypadków lotniczych<sup>6</sup>. Uwzględniono w nim przyszłe zmiany reżimu odpowiedzialności za szkody osobowe. Po powstaniu nowej konwencji, a przed jej wejściem w życie, Parlament Europejski i Rada UE wydały wspólne rozporządzenie nr 889/2002<sup>7</sup>, zmieniające wcześniejsze rozporządzenie i rozszerzające jego stosowanie na wszelkie szkody związane z przewozem lotniczym. Rozporządzenie ma obowiązywać po ratyfikowaniu konwencji przez UE. Rozciągnięcie stosowania jej zasad przez członków UE również na przewozy wewnętrzne. Nie narusza Konwencji Warszawskiej w odniesieniu do przewozów w niej unormowanych (stosowanie poprzedniego rozporządzenia do tych przewozów zakwestionowano w sądach brytyjskich). Pozostawia nieuregulowane przewozy międzynarodowe niekonwencyjne.

### **Prawa wewnętrzne – polskie prawo lotnicze z 2002 r.**

W zakresie, w jakim nie mają zastosowania ani wielostronne umowy międzynarodowe, ani rozporządzenia UE, stosuje się prawa wewnętrzne (ogólne zasady prawa cywilnego i szczególne przepisy ustaw lotniczych), właściwe według odpowiednich norm kolizyjnych przyjętych w poszczególnych państwach. W Polsce szczególne przepisy dotyczące odpowiedzialności przewoźnika zawierało rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym<sup>8</sup>, zastąpione przez ustawę z 31 maja 1962 r. Prawo lotnicze<sup>9</sup>, zmienione później przez ustawę z 15 listopada 1984. r. Prawo przewozowe<sup>10</sup> (odsyłające do przepisów prawa cywilnego). Nowa ustawa lotnicza z 2001 r. została zawetowana przez Prezydenta RP. Po wprowadzeniu pewnych zmian, Sejm przyjął ustawę z 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze<sup>11</sup>, która weszła w życie z dniem 16 listopada tegoż roku.

Nowe prawo lotnicze porzuciło koncepcję ujednoczenia prawa przewozowego dla wszystkich gałęzi transportu, natomiast wprowadza do polskiego porządku prawnego zasady umów międzynarodowych (w tym prawa UE po akcesji), i to w zakresie szerszym, niż to wynika ze zobowiązań międzynarodowych. Zgodnie z art. 208 ust. 1 przewoźnik lotniczy odpowiada za szkody w przewozie pasażerów, bagażu i towarów na zasadach określonych w umowach międzynarodowych ratyfikowanych przez Rzeczpospolitą Polską, stosownie do zakresu ich stosowania. W 2002 r. były to wszystkie akty Systemu Warszawskiego, obecnie dochodzi traktat akcesyjny, zobowiązujący do stosowania wymienionych wcześniej rozporządzeń

---

<sup>6</sup> OJ L 285, 17 października 1997, s. 1.

<sup>7</sup> OJ L 142/2, 30 maja 2002.

<sup>8</sup> Tekst jednolity Dz.U. z 1935 r. Nr 69, poz. 437, z późn. zmianami.

<sup>9</sup> Dz.U. Nr 32, poz. 153, z późn. zmianami.

<sup>10</sup> Dz.U. Nr 53, poz. 272, z późn. zmianami.

<sup>11</sup> Dz.U. Nr 130, poz. 1112, z późn. zmianami.

UE, antycypujących Konwencję Montrealską. Zgodnie z ust. 2 tego artykułu – postanowienia tych umów stosuje się również do odpowiedzialności przewoźnika w przewozie międzynarodowym niepodlegającym tym umowom, a rozpoczynającym się lub kończącym w Polsce lub wykonywanym z lądowaniem handlowym w Polsce (chodzi zapewne o lądowanie przewidziane umową przewozu), oraz w przewozie krajowym. W przypadku przyjęcia przez Polskę różnych umów międzynarodowych oraz zmian i uzupełnień do nich, w przewozie tym stosuje się jedynie postanowienia umowy ostatnio ratyfikowanej przez Polskę. Oznacza to (choć brak oficjalnej interpretacji), że zgodnie z rozporządzeniem UE nr 2027/97, w przypadku przewozów niekonwencyjnych, stosuje się w Polsce jego przepisy antycypujące Konwencję Montrealską, a dotyczące odpowiedzialności za omawiane szkody.

Nowe prawo lotnicze przyjęło również normy kolizyjne, nieznacznie tylko zmienione w stosunku do ustalonych w prawie z 1962 r. W myśl art. 13 nowego prawa, do umów o przewóz lotniczy, w tym także do umów o przewóz na zasadzie czarteru lotniczego, oraz do roszczeń z tytułu szkód powstałych w czasie wykonywania tych umów, stosuje się prawo polskie, jeżeli umowa została zawarta lub podlega wykonaniu w Polsce albo przewóz ma być wykonany przez polskiego przewoźnika lotniczego, chyba że strony skorzystały z możliwości wyboru innego prawa. W sprawach nieuregulowanych w tym artykule stosuje się zgodnie z art. 15 ust. 2 prawa lotniczego przepisy prawa prywatnego międzynarodowego<sup>12</sup>. Ten przepis kolizyjny na pierwszy rzut oka wygląda na pozostający w kolizji z przepisami art. 208, gdy chodzi o przyjęte kryteria (łączniki). Nie chcąc rozwijać tutaj tematu, trzeba jednak uznać, że art. 208 ustala tylko zakres, w jakim prawo polskie przejmuje zasady konwencyjne, zaś art. 13 ustala, kiedy umowy i roszczenia podlegają prawu polskiemu.

### **Sprzeczności interesów uniemożliwiające ujednoczenie prawa**

W zasadzie ujednoczenie prawa byłoby pożądane dla wszystkich zainteresowanych stron. W rzeczywistości co do większości zagadnień wymagających unormowania nie było przeszkód w osiągnięciu międzynarodowego porozumienia. Dotyczyło to m.in. określenia przewozów objętych konwencją, dokumentów przewozowych, imperatywnego charakteru przepisów chroniących interesy poszkodowanych, trybu dochodzenia roszczeń, możliwości wyboru sądu w umawiających się państwach (problem był z tzw. 5-tą jurysdykcją). Powstała też z czasem powszechna zgoda państw co do potrzeby zmian i uzupełnień konwencji z uwzględnieniem postępu w technice lotnictwa, w informatyce (systemy rezerwacyjne, dokumentacja umowy), w sposobach wykonywania przewozu przez współdziałających ze sobą przewoźników, w informowaniu i w ogóle w ochronie interesów klientów

<sup>12</sup> Chodzi o ustawę z 12 listopada 1965 r., Dz.U. Nr 46, poz. 290, z późn. zmianami.

przewoźnika. Nie było też i nadal nie ma istotnych różnic stanowisk co do warunków przewozu ładunków.

Nie ma natomiast powszechnego porozumienia państw – chociaż istniało początkowo w okresie międzywojennym – co do zasad odpowiedzialności przewoźnika za szkody na osobie pasażera, a przede wszystkim – co do jej kwotowego ograniczenia. Państwa bardziej rozwinięte, bogatsze, o wyższym poziomie dochodów obywateli, a także wyższym poziomie kosztów utrzymania, leczenia, kosztów adwokackich i in., oraz większych oczekiwaniach konsumentów, coraz intensywniej zaczęły się domagać zaostrzenia zasad oraz, w szczególności, możliwie wysokiego poziomu, a w końcu w ogóle zniesienia jakichkolwiek kwotowych ograniczeń odszkodowań za szkody na osobie pasażera. Natomiast większość państw, z niższym przeciętnym poziomem indywidualnych dochodów, kosztów i oczekiwań obywateli, uważa nadal za właściwe kwotowe ograniczenie odszkodowań. Rządy państw bardziej rozwiniętych uważają, że sprawiedliwość wymaga wyrównania każdemu pełnej wartości szkody, a w USA roszczenia sięgają nieraz astronomicznych kwot. Jednak wysokie odszkodowania grożą upadkiem mniejszych przewoźników, a w każdym razie powodują wzrost kosztów (ubezpieczenia OC), włączanych w taryfy i obciążających ogół pasażerów. W krajach biedniejszych rządy skłaniają się ku ustaleniu kwotowych limitów na poziomie pozwalającym pokryć większość roszczeń z wyłączeniem roszczeń najwyższych – przy możliwości indywidualnego ubezpieczenia ponadprzeciętnych szkód przez osoby zainteresowane (bogatsze, mające wyższe oczekiwania) na ich koszt – bez obciążania taryf płaconych przez wszystkich pasażerów. Wbrew pozorom nie jest to tylko kwestia wewnętrznej polityki czy sprawiedliwości społecznej, gdyż sprawa ma także aspekt międzynarodowy. Przewoźnicy każdego kraju obsługują pasażerów zarówno z krajów bogatszych, jak i biedniejszych. Jeżeli przewoźnik kraju bogatszego przewozi pasażerów z kraju biedniejszego, roszczenia będą na ogół niższe niż w przypadku, gdy przewoźnik kraju biedniejszego przewozi pasażerów z kraju bogatszego. Przy tym na ogół przewoźnik kraju biedniejszego (mniejszy) płaci wyższe stawki ubezpieczenia i reasekuracji. Stąd w końcowym bilansie przy nieograniczonej kwotowo odpowiedzialności przewoźników zwiększa się odpływ pieniędzy z krajów biedniejszych do bogatszych.

### Zasada, zakres i wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika

Odpowiedzialność określona w konwencjach dotyczy szkód spowodowanych przez śmierć lub uszkodzenie ciała pasażera (fr. *blessure ou toute autre lésion corporelle*, ang. *bodily injury*), w którym to pojęciu mieści się również rozstrój zdrowia (odrębnie wymieniany w k.c.). Na konferencji montrealskiej ogólnie uznano, że może to objąć też szkodę na umyśle (*mental injury*), jeżeli wiąże się z uszkodzeniem ciała lub utratą zdrowia, a nie polega tylko na przykład na powstaniu awersji do przyszłych podróży lotniczych.

W konwencjach i większości ustaw lotniczych przyjęto odpowiedzialność przewoźnika za szkodę, jeżeli spowodował wypadek (fr. i ang. *accident*), który miał miejsce na pokładzie statku powietrznego lub podczas czynności związanych z wsiadaniem lub wysiadaniem. W różnych systemach prawnych odpowiedzialność ta była wiązana bądź z ryzykiem przewoźnika, bądź z jego winą, którą miałby wykazać poszkodowany. W Konwencji Warszawskiej i wzorowanych na niej ustawach przyjęto pośrednią, kompromisową zasadę domniemania winy (odpowiedzialności). Przewoźnik odpowiada jeżeli nie udowodni (przerzucenie ciężaru dowodu), że on sam i osoby za niego działające przedsięwzięli wszystkie potrzebne środki dla uniknięcia szkody lub, że niemożliwe było dla nich takie środki przedsięwziąć. W Konwencji Montrealskiej zaostrożono zasadę: Przewoźnik nie może wyłączyć ani ograniczyć odpowiedzialności za szkodę nieprzewyższającą 100 tys. SDR na pasażera (obecnie ok. 145 tys. USD). Jedynie w zakresie, w jakim szkoda przewyższa tę kwotę, przewoźnik może się uwolnić od odpowiedzialności, jeżeli udowodni, że:

- (a) szkody takiej nie spowodowało niedbalstwo albo inne niewłaściwe działanie lub zaniechanie jego samego lub osób za niego działających, albo
- (b) szkoda została spowodowana wyłącznie niedbalstwem albo innym niewłaściwym działaniem lub zaniechaniem osoby trzeciej.

Obydwie konwencje przewidują jednak, chociaż w nieco innej redakcji, uchylene lub złagodzenie odpowiedzialności przewoźnika w zakresie, w jakim do powstania szkody przyczyniła się wina pasażera według Konwencji Warszawskiej, czy wina poszkodowanego według Konwencji Montrealskiej. Według starej konwencji takie uchylene lub złagodzenie odpowiedzialności jest fakultatywne i uzależnione od prawa sądu. Nowa konwencja nie stawia tych warunków. Obie konwencje wyraźnie wykluczają, w przypadkach przez nie unormowanych, dochodzenie roszczeń na warunkach i w granicach innych niż w nich określone, co jednak nie dotyczy określenia osób mogących wnosić roszczenia. Konwencja Montrealska wyklucza odszkodowania „o charakterze karnym”, nawiązki i inne dotyczące szkód niemożliwych do rzeczywistego wyrównania (*non-compensatory damages*).

Założenia nowej konwencji uwzględnia rozporządzenie UE z 1997 r., które – w wersji zmienionej w 2002 r. – ma wdrożyć i uzupełnić konwencję po jej wejściu w życie.

### **Od ograniczeń odszkodowań do odpowiedzialności nieograniczonej kwotowo**

Niezależnie od określenia rzeczywistej wartości szkody, w Konwencji Warszawskiej przyjęto granicę odszkodowań w wysokości 125 tys. franków francuskich w złocie (frank Poincaré) – niewiele ponad 10 tys. USD – na każdego pasażera. Miało to stanowić *quid pro quo* za obciążające przewoźnika domniemane jego winy (odpowiedzialności). Samym pasażerom pozostawiono troskę o ewentualne ubezpie-

czenie wyższych szkód. Limit nie miałby zastosowania tylko w razie niewystawienia biletu zawierającego wymagane dane, w razie ciężkiej winy po stronie przewoźnika (nieco inaczej zdefiniowanej w konwencji, inaczej w Protokole Haskim), oraz w razie umownego zniesienia lub podwyższenia limitu. Z czasem konwencyjny limit uznano za niewystarczający, chociaż w Hadze został podwojony, i państwa najbardziej rozwinięte domagały się znacznieszego jego podniesienia i w końcu zniesienia. Wreszcie rozporządzeniem UE z 1997 r. w odniesieniu do przewoźników wspólnoty, a następnie, wbrew oporom krajów biedniejszych, w Konwencji Montrealskiej zniesiono kwotowe limity odszkodowania. To najważniejsze *novum* w omawianym prawie.

### **Właściwość sądów**

Poszkodowany może zgodnie z Konwencją Warszawską – według swego wyboru – wnieść skargę do sądu na terytorium umawiającego się państwa, na którego terytorium znajduje się miejsce zamieszkania (fr. *domicile*) przewoźnika, główna siedziba przedsiębiorstwa przewoźnika, miejsce położenia zakładu przewoźnika pośredniczącego w zawarciu umowy lub miejsce przeznaczenia przewozu. Według Konwencji Montrealskiej może wnieść ją w tych samych państwach lub też w państwie miejsca swego zamieszkania, jeżeli przewoźnik prowadzi w tym państwie określoną działalność. Przepis ten, sformułowany w sposób dosyć mętny, oznacza wprowadzenie tzw. „piątej jurysdykcji”, czego domagał się rząd USA w interesie swych obywateli (w USA występują najwyższe roszczenia).

### **Dodatkowe zabezpieczenia w interesie pasażerów**

Poza zaostrzaniem i znoszeniem limitów odpowiedzialności przewoźnika, istnieją jeszcze inne środki prawne zmierzające do poprawy sytuacji osób poszkodowanych.

1. Poszczególne państwa wprowadziły obowiązkowe ubezpieczenia OC przewoźników, zazwyczaj znacznie wyższe niż limity konwencyjne. Obowiązek ubezpieczenia uznano też w Konwencji Montrealskiej i w prawie UE. Już obecnie większość przewoźników ma ubezpieczenia OC znacznie przewyższające limity warszawskie i haskie (limity zresztą przekraczalne). Od 1 maja 2005 r. według rozporządzenia PE i Rady UE nr 785/2004<sup>1</sup> minimalne wymagane ubezpieczenie OC wynosić ma 250 tys. SDR, na razie zaś rozporządzenie Rady UE nr 2027/87 wymaga 100 tys. SDR na jednego pasażera i wyżej „do rozsądnej wysokości”. Dziwić może rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 30 kwietnia 2004 r.<sup>13</sup>, które nakazu-

---

<sup>13</sup> Dz.U. Nr 110, poz. 1168.



je przewoźnikom ubezpieczenie OC w wysokości limitów odszkodowań określonych w umowach międzynarodowych, o jakich mowa w art. 208 prawa lotniczego. Limity warszawsko-haskie są śmiesznie niskie (i przekraczalne), a już od 1 maja zaczęło nas obowiązywać prawo UE nieokreślające limitów lecz tylko minimum ubezpieczenia.

2. Sami przewoźnicy lotniczy mogą się zrzec prawa korzystania ze zwolnień i ograniczeń swej odpowiedzialności (konwencje zakazują tylko zawierania umów pogarszających sytuację klienta). Pod naciskiem USA w tzw. Porozumieniu Montrealskim z 1966 r. przewoźnicy północnoatlantyccy zrzekli się prawa ekskulpacji do wysokości roszczeń wynoszących 58 tys. USD plus koszty lub 75 tys. USD włącznie z kosztami, i do odpowiedniej kwoty zrezygnowali ze stosowania limitów konwencyjnych. Co więcej, przewoźnicy należący do Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA) przyjęli (w większości) porozumienie podstawowe z 1995 r. (ILA) i wykonawcze z 1996 r. (MIA), zobowiązując się do wprowadzenia do swych regulaminów postanowień o zrezygnowaniu z prawa powoływania się na limity odszkodowań za omawiane szkody oraz – w odniesieniu do kwoty roszczeń nieprzewyższającej 100 tys. SDR – z prawa uchylania się od odpowiedzialności przez dowód braku swojej winy.

4. W rozporządzeniu UE nr 2027/97, a następnie w Konwencji Montrealskiej (odsyłającej jednak do ustaw krajowych), zobowiązano przewoźników do wypłaty zaliczek uprawnionym do odszkodowania osobom „na zaspokojenie pilnych potrzeb ekonomicznych”. Wypłacenie zaliczki nie jest równoznaczne z uznaniem roszczenia, a jej kwotę można potrącać z przyznanego odszkodowania. Zaliczka w razie śmierci pasażera ma wg UE wynieść conajmniej 15 tys. SDR, a po zmianie rozporządzenia – nie mniej niż 16 tys. SDR.

### Końcowe uwagi

Już ten skrócony przegląd prawa dotyczącego odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkody na osobie pasażera pozwala sformułować pewne ogólne wnioski:

1. Wielość umów międzynarodowych między różnymi grupami państw oraz konkurujących ze sobą ustaw różnych państw, normujących te same stosunki prawne w zakresie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkody osobowe – przy braku odpowiednich norm kolizyjnych i rozgraniczających zakres stosowania poszczególnych aktów w sposób wiążący wszystkie strony – stwarza dużą niepewność stanu prawnego. Problemy mieć będą przewoźnicy, ich klienci, a także prawnicy.

2. Ewolucja systemów prawa w omawianym zakresie idzie w kierunku pełnego uwzględnienia interesów państw bardziej rozwiniętych i ich obywateli, których wysokie roszczenia nie będą limitowane. Przy oporze krajów biedniejszych nie ma

szans na ujednoczenie prawa w skali światowej. Lepiej byłoby wrócić, chociaż to mało realne, do zarzuconej (a popieranej przez Polskę w debatach ICAO) koncepcji systemu, w którym istniałyby jakieś rozsądnie podwyższone limity (choćby o zróżnicowanych, opcjonalnych poziomach), z ułatwieniem uzyskania dodatkowego zabezpieczenia dla osób chcących to uzyskać, dopłacając do normalnej taryfy lotniczej. Wymagałoby to jednak zmiany stanowiska krajów przodujących, ale także zrozumienia przez inne kraje, że rozsądne podwyższenie limitów byłoby dla nich lepsze, niż obstawanie przy przestarzałych limitach, których kraje przodujące nie będą honorować.

3. Poza rozszerzeniem ochrony klientów Konwencja Montrealska i prawo UE uwzględnia też w części interes przewoźników, przewidując obowiązkowe uchYLENIE lub zmniejszenie odpowiedzialności w razie winy poszkodowanego, czy też wyłączenie odszkodowań przewyższających materialną, możliwą do wyrównania szkodę (*non-compensatory damages*).

4. Polskie prawo uwzględnia nowe zasady odpowiedzialności za omawiane szkody oraz możliwości ich zmian, i to w zakresie szerszym, niż to wynika ze zobowiązań międzynarodowych. Korekty będą wymagać niektóre przepisy wykonawcze, m.in. dotyczące ubezpieczenia OC przewoźników lotniczych.

5. Wszyscy polscy przewoźnicy lotniczy muszą (podobnie jak „Lot”, który już to uczynił) dostosować swoje regulaminy i polisy ubezpieczeniowe do nowych zasad odpowiedzialności.