

ŁUKASZ DYRDA

KOLIZYJNA PROBLEMATYKA ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO ZA PRZEWÓZ PASAŻERÓW I ICH BAGAŻU

I. WSTĘP

Prywatnoprawna regulacja międzynarodowego przewozu lotniczego obejmuje konwencje międzynarodowe ustanawiające prawo jednolite, prawodawstwo Unii Europejskiej oraz przepisy krajowe. Układ źródeł prawa, wśród których podstawowe znaczenie mają normy merytoryczne o genezie międzynarodowej, wywiera istotny wpływ na sposób wskazania prawa właściwego dla umowy przewozu lotniczego i odpowiedzialności przewoźników lotniczych za przewóz pasażerów i ich bagażu.

Prawo kolizyjne opiera się na założeniu, że określona sprawa może zostać rozstrzygnięta zarówno na podstawie prawa własnego, jak i obcego, które przez polskiego ustawodawcę jest traktowane jako prawo¹. O prawie właściwym decyduje to, w ramach którego porządku prawnego zostanie zlokalizowana sytuacja życiowa będąca przedmiotem sporu. W tym celu każdy porządek prawny zawiera normy kolizyjne, których łączniki wskazują relewantne elementy stanu faktycznego sprawy, umożliwiając tym samym ustalenie prawa właściwego. W charakterze łączników mogą zostać wykorzystane różne okoliczności w zależności od suwerennej decyzji ustawodawcy krajowego. Niekiedy prawo prywatne międzynarodowe *forum* przyznaje podmiotom prawa prywatnego kolizyjną autonomię woli, umożliwiając im samodzielne wskazanie prawa właściwego w drodze jednostron-

¹ Zob. art. 1143 § 1 zd. 1 ustawy z dnia 17 XI 1964 r. — Kodeks postępowania cywilnego, t.j. Dz. U. z 2014 r., poz. 101 ze zm.

nej czynności prawnej lub umowy o wybór prawa. W tej samej sprawie sądy różnych państw mogą więc zastosować różne prawa i wydać sprzeczne orzeczenia.

Problemy te w naturalny sposób ulegają wzmocnieniu w przypadku międzynarodowego przewozu osób i towarów lądem (transport drogowy oraz transport kolejowy), wodą lub powietrzem. Państwa bowiem są na ogół silnie zainteresowane rozstrzygnięciem sporów między pasażerami a przewoźnikami. Za każdym z kilku potencjalnie miarodajnych łączników norm kolizyjnych wskazujących prawo właściwe dla umowy przewozu i odpowiedzialności przewoźników przemawiają równie istotne względy, a skuteczna egzekucja orzeczeń niejednokrotnie wymaga zaangażowania kilku państw. Jeśli zestawić to z masowością i powszechnością przewozu międzynarodowego, oczywiste staje się, że aparatura klasycznego prawa prywatnego międzynarodowego nie dostarcza satysfakcjonujących rozwiązań. Ograniczenia prawa kolizyjnego uderzają przede wszystkim w podmioty profesjonalnie zajmujące się przewozem. Działając w ramach wielu porządków prawnych, przewożąc pasażerów z prawie wszystkich państw świata, muszą jednocześnie stosować się do różnych, często ze sobą sprzecznych, reżimów merytorycznoprawnych. Remedium na te problemy wydaje się prawo jednolite, którego istota sprowadza się do tego, że w umawiających się państwach obowiązują te same normy merytoryczne. Konwencje ujednociające prawo merytoryczne niejednokrotnie regulują również wybrane zagadnienia z zakresu międzynarodowego postępowania cywilnego, jak jurysdykcja krajowa czy zawisłość sporów, a także wprowadzają czasami jednolite normy kolizyjne, które umożliwiają ustalenie prawa właściwego dla kwestii nieuregulowanych przez konwencyjne normy merytoryczne.

W przypadku międzynarodowego przewozu lotniczego przez kilka dziesięcioleci podstawowe znaczenie miała podpisana w Warszawie dnia 12 października 1929 r. konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego², ratyfikowana przez zdecydowaną większość państw świata. Doczekała się ona kilku zmian uchwalonych w: protokole haskim z 1955 r.³, konwencji guadalajarskiej z 1961 r.⁴, protokole

² Dz. U. z 1933 r., nr 18, poz. 113; dalej: konwencja warszawska (z 1929 r.).

³ Protokół zmieniający konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie dnia 12 X 1929 r., podpisany w Hadze dnia 28 IX 1955 r., Dz. U. z 1963 r., nr 33, poz. 189 zał.

⁴ Konwencja, uzupełniająca konwencję warszawską, o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez osobę inną niż przewoźnik umowny, sporządzona w Guadalajarze dnia 18 IX 1961 r., Dz. U. z 1965 r., nr 25, poz. 167 zał.

gwatemalskim z 1971 r.⁵ oraz protokołach montrealskich z 1975 r.⁶ Konwencję warszawską zastąpiła podpisana w dniu 28 maja 1999 r. w Montrealu nowa konwencja o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego⁷, którą dotychczas ratyfikowało ponad 100 państw⁸.

Konwencyjne prawo jednolite eliminuje część trudności związanych z klasyczną metodą kolizyjną, jednocześnie jednak powoduje inne trudności, które wymagają bliższego omówienia. W artykule przedstawiona zostanie problematyka kolizyjna odpowiedzialności przewoźników lotniczych za przewóz pasażerów i ich bagażu w polskim porządku prawnym. Takie ujęcie uzasadnione jest przede wszystkim kształtem regulacji normatywnej, którą w istotnym stopniu współkształtuje rozporządzenie nr 2027/97⁹ dotyczące odpowiedzialności przewoźników lotniczych za przewóz pasażerów i ich bagażu, oraz praktyczną doniosłością przewozu pasażerów i ich bagażu. Z zakresu rozważań wyłączony został problem odpowiedzialności przewoźników lotniczych za odmowę przyjęcia pasażera na pokład, za odwołanie lub duże opóźnienie lotu w zakresie, w jakim sądy państw członkowskich

⁵ Protokół zmieniający konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie dnia 12 X 1929 r., zmienioną protokołem sporządzonym w Hadze dnia 28 IX 1955 r., podpisany w Gwatemali dnia 8 III 1971 r. Nie wszedł w życie.

⁶ Protokół dodatkowy nr 1 z dnia 25 IX 1975 r. zmieniający konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie dnia 12 X 1929 r., podpisany w Montrealu dnia 25 IX 1975 r. Wszedł w życie dnia 15 lutego 1996 r.; Protokół dodatkowy nr 2 z dnia 25 IX 1975 r. zmieniający konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie dnia 12 X 1929 r., zmienioną protokołem sporządzonym w Hadze dnia 28 IX 1955 r., podpisany w Montrealu dnia 25 IX 1975 r. Wszedł w życie dnia 15 II 1996 r.; Protokół dodatkowy nr 3 z dnia 25 IX 1975 r. zmieniający konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie dnia 12 X 1929 r., zmienioną protokołami sporządzonymi w Hadze dnia 28 IX 1955 r. i w Gwatemali dnia 8 III 1971 r., podpisany w Montrealu dnia 25 IX 1975 r. Nie wszedł w życie; Protokół dodatkowy nr 4 z dnia 25 IX 1975 r. zmieniający konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie dnia 12 X 1929 r., zmienioną protokołem sporządzonym w Hadze dnia 28 IX 1955 r., podpisany w Montrealu dnia 25 IX 1975 r. Wszedł w życie dnia 14 VI 1998 r.

⁷ Dz. U. z 2007 r., nr 37, poz. 235; dalej: konwencja montrealska.

⁸ Aktualna lista państw-stron konwencji montrealskiej dostępna jest pod adresem: http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf (dostęp: 16 II 2014 r.).

⁹ Rozporządzenie (WE) nr 2027/97 z dnia 9 X 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną, Dz. Urz. UE z 17 X 1997 r., L 285, s. 1–3, zmienione przez rozporządzenie (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 V 2002 r., Dz. Urz. UE z 30 V 2002 r., L 140, s. 2–5; dalej: rozporządzenie nr 2027/97.

Unii Europejskiej związane są rozporządzeniem nr 261/2004¹⁰. Inspiracją do podjęcia tego tematu stała się wydana w 2011 r. monografia Agnieszki Kunert-Diallo¹¹.

Inicjatywy mające na celu ujednoczenie prawa merytorycznego podejmowane są również co do innych rodzajów przewozów, a także innych dziedzin, jak własność przemysłowa, prawo autorskie, międzynarodowa sprzedaż lub prawo wekslowe. Witalis Ludwiczak zauważył, że: „[...] prawem zunifikowanym objęto przede wszystkim te dziedziny międzynarodowej wymiany, które są najbardziej żywe, te, które zdarzają się co dzień (transport, weksel i czek), i te, gdzie prawo podmiotowe wymaga ochrony poza granicami własnego państwa, albowiem bez pieczy prawnej byłoby bez znaczenia praktycznego (prawa na dobrach niematerialnych)”¹². Nie spełniły się jednak przewidywania autora, że prawo jednolite ma większe szanse rozwojowe niż prawo prywatne międzynarodowe¹³. Niezależnie od tego, w jakim obszarze prawa prywatnego przyjęte zostało prawo jednolite, i niezależnie od motywów, jakie kryły się za poszczególnymi konwencjami ujednoczającymi prawo merytoryczne, podkreślenia wymaga, że konwencyjne prawo jednolite ma jedną, ściśle określoną naturę normatywną. Dla tego też kwestia sposobu wskazania prawa właściwego dla przypadków, gdy w określonej dziedzinie stosunków prywatnoprawnych obowiązują jednocześnie akty prawne o genezie krajowej i konwencyjnej lub unijnej,

¹⁰ Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 II 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 z 17 II 2004 r., L 46, s. 1–8 ze sprost. W tym miejscu można tylko zasygnalizować, że poważne wątpliwości budziła kwestia zgodności rozporządzenia nr 261/2004 z konwencją montrealską. Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z 10 I 2006 r. w sprawie C-344/04, Zb. Orz. 2006, s. I-00403, orzekł o ważności kilku zakazanych przepisów rozporządzenia. Zgodnie z art. 3 ust. 1 rozporządzenie nr 261/2004 znajduje zastosowanie: a) do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego; b) do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się w kraju trzecim i lądujących na lotnisku w państwie członkowskim, chyba że otrzymali oni korzyści lub odszkodowanie oraz udzielono im opieki w tym kraju trzecim, jeżeli przewoźnik lotniczy obsługujący dany lot jest przewoźnikiem unijnym. Przesłanki zastosowania rozporządzenia nr 261/2004 są więc inne niż ustanowione przez konwencję montrealską (umowna trasa przewozu) i rozporządzenie nr 2027/97 (status przewoźnika), przez co dodatkowo komplikują one system źródeł prawa.

¹¹ A. Kunert-Diallo, *Kolizje praw w międzynarodowym transporcie lotniczym*, Warszawa 2011.

¹² W. Ludwiczak, *Między normą kolizyjną a prawem jednolitym*, „Ruch Prawniczy i Ekonomiczny” 1958, z. 1, s. 69.

¹³ W. Ludwiczak, [przyp. 12], s. 73.

wykracza daleko poza analizowaną w tym artykule tematykę przewozu lotniczego, mając ogólniejsze znaczenie.

II. KOLIZJE NORM, KOLIZJE PRAW I KOLIZJE ZOBOWIĄZAŃ PAŃSTW W MIĘDZYNARODOWYM PRZEWOZIE LOTNICZYM

1. UWAGI WPROWADZAJĄCE

Mimo unifikacji dokonanej w 1929 r. z upływem lat stopniowo zwiększała się ilość reżimów odpowiedzialności przewoźników lotniczych za przewóz pasażerów i ich bagażu. Ten niepożądany z punktu widzenia podmiotów prawa prywatnego proces wynikał stąd, że próby modernizacji konwencji warszawskiej nie spotkały się z aprobatą wszystkich umawiających się państw. Część spośród nich sprzeciwiała się jakimkolwiek zmianom, podczas gdy inne domagały się zasadniczej nowelizacji obowiązujących uregulowań. Kompromisowe rozwiązania przyjęte w konwencjach i protokołach zmieniających konwencję warszawską nie zyskały pełnej akceptacji. Niektóre państwa niezadowolone ze zbyt małych — ich zdaniem — zmian zaczęły poszukiwać innych sposobów na podniesienie lub zniesienie limitów odpowiedzialności przewoźników lotniczych. Promowały w tym celu, a niekiedy nawet wymuszały działaniami organów administracyjnych kompetentnych w dziedzinie przewozu lotniczego zawieranie porozumień, na mocy których przewoźnicy lotniczy zrzekali się w całości lub w części zarzutów przysługujących im w postępowaniu sądowym lub rezygnowali z kwotowych ograniczeń odpowiedzialności. Inną ścieżkę obrała Wspólnota Europejska, która zdecydowała się na działania legislacyjne. Przyświecały jej dwa, w tym przypadku prowadzące do zbieżnych wniosków, cele: zapewnienie funkcjonowania jednolitego rynku przewozów lotniczych, czemu na przeszkodzie stała wielość zasad i reżimów odpowiedzialności przewoźników lotniczych, oraz podniesienie poziomu ochrony pasażerów, którzy są słabszymi stronami umów przewozu lotniczego.

W 1999 r. zainteresowane państwa doszły do porozumienia i przyjęły konwencję montrealską, która dostosowała zasady międzynarodowego przewozu lotniczego i reżim odpowiedzialności przewoźników lotniczych do współczesnych standardów. Konwencja montrealaska zyskała aprobatę najbardziej uprzemysłowionych państw świata odpowiadających za zdecydowaną większość przewozów lotniczych. Nie zlikwidowała jednak w pełni stanu, w którym w tej samej sprawie w zależności od tego, gdzie postępowanie zostanie zainicjowane, miarodajne mogą być różne reżimy odpowiedzialności prze-

woźników lotniczych za przewóz pasażerów i ich bagażu. Niektóre państwa pozostają związane jedynie postanowieniami konwencji warszawskiej w pierwotnym lub w jednym ze zmienionych brzmień. Nadal częściowo skuteczne są porozumienia przewoźników lotniczych, na mocy których zrzekli się oni zarzutów i limitów ustanowionych w konwencji warszawskiej. Z kolei Unia Europejska nie uchyliła własnych regulacji.

W konsekwencji w poszczególnych porządkach prawnych, w tym w Polsce, równolegle obowiązuje kilka reżimów prawnych odpowiedzialności przewoźników lotniczych za przewóz pasażerów i ich bagażu. W skali globalnej podstawowe znaczenie mają konwencja montrealaska i kilkakrotnie nowelizowana konwencja warszawska. Identyczny przedmiot obu tych konwencji i zbieżne przesłanki zastosowania każą zapytać o ich wzajemne relacje. Zdaniem A. Kunert-Diallo należy odróżnić kolizje międzynarodowych zobowiązań państw, które „nie występują w ogóle albo mają charakter pozorny i dają się wyeliminować w drodze właściwej interpretacji prawa traktatowego”, od przypadków, gdy wskutek dezintegracji prawa dochodzi do „pomnażania kolizji norm prawa” w „cywilnoprawnych stosunkach stron umowy przewozu lotniczego”¹⁴. Kwestia ta wymaga bliższego omówienia i dokonania ustaleń terminologicznych.

„Kolizja norm” pojęciowo obejmuje: kolizję praw (systemów prawnych) i kolizję aktów normatywnych, która może przybrać postać konfliktu norm kolizyjnych obowiązujących w państwie *forum* lub konfliktu norm merytorycznych w ramach właściwego prawa merytorycznego. Pierwsza z tych kolizji ma charakter międzysystemowy, podczas gdy druga wewnątrzsystemowy. Kolizją praw zajmuje się prawo prywatne międzynarodowe, natomiast kolizja aktów normatywnych nie jest osobnym przedmiotem żadnej wyspecjalizowanej nauki dogmatycznoprawnej i sprowadza się raczej do kwestii walidacyjnych i interpretacyjnych w ramach poszczególnych gałęzi prawa. Prawo prywatne międzynarodowe rozstrzyga konflikt systemów prawnych, wskazując prawo właściwe, jednocześnie jednak odnoszą się do niego — podobnie jak na przykład do prawa cywilnego — określone reguły walidacyjne i interpretacyjne umożliwiające ustalenie, która z kilku norm kolizyjnych o podobnym lub tożsamym zakresie powinna zostać zastosowana w konkretnej sprawie.

Choć zwykle oddzielenie konfliktu praw od konfliktu aktów normatywnych nie nastęrcza większych trudności, to zagadnienie to nabiera doniosłości w przypadku, gdy w określonej dziedzinie stosunków prywatnoprawnych obowiązuje prawo jednolite. Dzieje się tak dlatego, że prawo jednolite *prima*

¹⁴ A. Kunert-Diallo, [przyp. 11], s. 13.

facie zdaje się nie mieścić w klasycznym paradygmacie prawa kolizyjnego, rozróżniającego normy merytoryczne od norm kolizyjnych oraz konflikt praw od konfliktów aktów normatywnych. W tym duchu podnosi się czasem, że normy merytoryczne ujednoliconego prawa materialnego, które odnoszą się jedynie do sytuacji transgranicznych, należą do prawa prywatnego międzynarodowego *sensu largo* i są stosowane z pominięciem norm kolizyjnych, bezpośrednio regulując stosunki, których dotyczą¹⁵. Pogląd ten zdaje się zupełnie pomijać funkcję prawa prywatnego międzynarodowego, jaką jest wskazanie porządku prawnego, w świetle którego zostanie dokonana ocena określonej sprawy, a nie ustalanie konsekwencji prawnych stanów faktycznych. W sztuczny sposób przenosi jednolite normy merytoryczne, które przynależą do poszczególnych gałęzi prawa prywatnego — na przykład prawa cywilnego — na płaszczyznę kolizyjną. Nie budzi większych wątpliwości, że za stosowaniem prawa jednolitego kryje się określony mechanizm, którego wyjaśnienie stanowi przedmiot prawa prywatnego międzynarodowego, ale nie znaczy to, że normy merytoryczne prawa jednolitego są częścią prawa prywatnego międzynarodowego *sensu largo*. Taki charakter mogą jedynie mieć przepisy określające zakres zastosowania prawa jednolitego.

2. KOLIZJA PRAW

Normy merytoryczne tworzące poszczególne krajowe porządki prawne mają zwykle nieograniczony zakres zastosowania. Z nielicznymi wyjątkami nie wskazują, jakie powiązanie stanu faktycznego z porządkiem prawnym *forum* musi wystąpić, by spełniona została ich hipoteza. Jeśli zatem zaakceptować pogląd o równorzędności prawa sądu i praw obcych, trzeba konsekwentnie uznać, że w określonej sprawie mogą znaleźć zastosowanie normy merytoryczne przynależące do różnych krajowych porządków prawnych¹⁶. Z tego powodu każdy system prawny zawiera normy kolizyjne, których celem jest wskazanie, osobno dla każdej sprawy, właściwego dla niej systemu prawnego, a tym samym rozgraniczenie sfer właściwości prawa sądu i praw obcych¹⁷. Normy kolizyjne przybierają zwykle postać norm zupełnych — takich, które wskazują prawo właściwe bez względu na to, czy jest nim prawo własne, czy obce¹⁸. Ich cechą charakterystyczną jest to, że

¹⁵ Tak np. M. P a z d a n, *Prawo prywatne międzynarodowe*, Warszawa 2012, s. 24.

¹⁶ Czasami dopuszcza się stosowanie jako właściwego prawa niebędącego częścią krajowego porządku prawnego.

¹⁷ K. P r z y b y ł o w s k i, *Prawo prywatne międzynarodowe. Część ogólna*, Lwów 1935, s. 1.

¹⁸ K. P r z y b y ł o w s k i, [przyp. 17], s. 93.

posługują się łącznikami — opisem elementu stanu faktycznego sprawy, którego umiejscowienie lub inne powiązanie, na przykład podmiotowe, z terytorium określonego państwa przesądza o właściwości prawa tego państwa, albo dopuszczają wybór właściwego prawa.

Z tego schematu, jak się powszechnie przyjmuje, wyłamują się sytuacje, w których w państwie *forum* obowiązuje prawo jednolite. W doktrynie zaproponowano różne klasyfikacje praw jednolitych. Najczęściej wyróżnia się prawo jednolite, które ograniczone jest do sytuacji międzynarodowych, oraz prawo jednolite znajdujące zastosowanie również w sprawach czysto wewnętrznych¹⁹. Częściowo zbieżny z nim, choć jak się zdaje precyzyjniejszy, jest podział na ograniczone sytuacyjnie prawo jednolite i nieograniczone sytuacyjnie prawo jednolite. Kryterium podziału nie stanowi kwalifikacja sprawy z punktu widzenia spełniania przez nią kryterium międzynarodowości, lecz okoliczność, czy prawu jednolitemu towarzyszą normy określające zakres jego zastosowania. W tym duchu w nauce francuskiej odróżnia się konwencje ustanawiające prawo jednolite (*conventions portant loi uniforme*), które zastępują ustawodawstwo krajowe, i konwencje unifikujące (*conventions unifiantes*), dotyczące jedynie sytuacji międzynarodowych mających związek z umawiającymi się państwami²⁰.

Zdecydowanie popularniejsze jest ograniczone prawo jednolite, które charakteryzuje się tym, że ustanawiająca je konwencja zawiera normy wyższego stopnia określające, a tym samym ograniczające, zakres zastosowania jednolitych norm merytorycznych. Normy te, noszące nazwę „norm określających zakres zastosowania”, wymieniają relewantne okoliczności, w których prawo jednolite powinno zostać zastosowane. Zwykle ograniczony zakres normy jednolitej polega na tym, że obejmuje ona tylko odpowiednio zdefiniowane sytuacje „międzynarodowe”. O „międzynarodowości” przesądzają kryteria podmiotowe (na przykład strony mają siedziby w różnych państwach) lub przedmiotowe (na przykład przewóz odbywa się między miejscami położonymi w różnych państwach). Nie zawsze jednak jest to wystarczające. Zdarza się, że sprawa musi spełnić dodatkowy warunek, niejako kwalifikujący tę „międzynarodowość”. W tym celu wymaga się niekiedy, by była ona powiązana z dwoma umawiającymi się państwami. Artykuł 1 ust. 1 lit. a konwencji wiedeńskiej z 1980 r. o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów²¹ wymaga w jednej z dwóch hipotez zastosowania, by strony umowy

¹⁹ J. Skąpski, *Unification des règles des conflits de lois et unification du droit interne*, „Archivum Iuridicum Cracoviense” 1968, vol. 1, s. 136.

²⁰ V. Espinassous, *L'uniformisation du droit substantiel et le conflit de loi*, Paris 2010, s. 4–5.

²¹ Dz. U. z 1997 r., nr 45, poz. 286 zał.

sprzedaży miały siedziby handlowe w różnych umawiających się państwach. Konwencja montrealaska dotyczy między innymi przewozu, w którym, zgodnie z umową stron, miejsce wyruszenia i miejsce przeznaczenia położone są na obszarze dwóch państw-stron. Nie jest to jednak ani warunek konieczny, ani reguła. Konwencja montrealaska znajdzie zastosowanie również wtedy, gdy przewóz odbywa się na obszarze tylko jednego umawiającego się państwa, jeśli uzgodnione miejsce postoju znajduje się na obszarze innego państwa, nawet jeśli to państwo nie jest państwem-stroną. Z kolei konwencja wiedeńska z 1980 r. będzie właściwa także wtedy, kiedy żadna ze stron nie ma siedziby handlowej w umawiającym się państwie, o ile prawo umawiającego się państwa okaże się właściwe na podstawie miarodajnej normy kolizyjnej (co upodabnia w tej części konwencję wiedeńską z 1980 r. do ustawy krajowej dotyczącej stosunków międzynarodowych). Nie można wykluczyć, że ograniczone prawo jednolite, obok niektórych sytuacji „międzynarodowych”, obejmie też sprawy czysto krajowe. Stanie się tak, jeśli właściwość jednolitych norm merytorycznych zostanie uzależniona od dokonania określonej czynności na terytorium umawiającego się państwa. Może to być przykładowo emisja papieru wartościowego.

Prawo właściwe dla niekonwencyjnych stanów faktycznych, podobnie jak dla kwestii nieuregulowanych przez ograniczone prawo jednolite, ustalone jest na podstawie zupełnych norm kolizyjnych. Normy kolizyjne — zgodnie z dominującym poglądem — nie znajdują natomiast zastosowania w sprawach podlegających prawu jednolitemu²². Niektórzy autorzy, uzasadniając to zapatrywanie, argumentują, że ograniczone prawo jednolite zachowuje swój konwencyjny charakter²³. W rzeczywistości jednak jednolita norma merytoryczna stanowi część porządku prawnego każdego z umawiających się państw. Jej normatywny charakter w stosunkach prywatnoprawnych uzależniony jest od prawidłowego włączenia²⁴ do krajowego systemu prawnego (przy czym opowiedzenie się za metodą transformacyjną lub inkorporacyjną niczego tu nie zmienia)²⁵. W tym duchu zwykle w doktrynie zauwa-

²² J. Skąpski, [przyp. 19], s. 133.

²³ Poglądy te omawia w swojej monografii V. Espinassous, [przyp. 20], s. 21–22 oraz przyp. 1.

²⁴ Sposób włączenia konwencji ustanawiającej prawo jednolite do krajowego porządku prawnego wynika z norm rangi konstytucyjnej. Zasadniczo chodzi tu o ratyfikację (w Polsce będzie to ratyfikacja za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie) i urzędowe ogłoszenie tekstu (por. art. 91 ust. 1 Konstytucji). Niekiedy wymagane jest również uchwalenie odpowiedniej ustawy wprowadzającej treść prawa jednolitego.

²⁵ Szerzej na ten temat M. Czapla, *Umowa międzynarodowa jako źródło prawa prywatnego międzynarodowego*, Warszawa 2008.

za się, że prawo jednolite jest stosowane jako *lex fori*²⁶. Czasem dodaje się, że w sprawach uregulowanych przez prawo jednolite między porządkami prawnymi umawiających się państw nie zachodzi kolizja praw, wobec czego nie ma potrzeby wskazywania prawa właściwego za pomocą norm kolizyjnych²⁷. Stanowisko to jednak niczego nie wyjaśnia, dając co gorsze podstawę do formułowania dyskusyjnego wniosku, że jednolite normy merytoryczne dotyczące wyłącznie spraw z elementem obcym stanowią część prawa prywatnego międzynarodowego²⁸.

Zgodzić się należy z zapatrywaniem, że ograniczone prawo jednolite wyłącza stosowanie norm kolizyjnych, o tyle, że pełne ustawowe, konwencyjne lub unijne normy kolizyjne nie nadają się do tego, by stanowić uniwersalną metodę wprowadzania prawa jednolitego. Normy określające zakres zastosowania prawa jednolitego przewidują zwykle kilka alternatywnych przesłanek jego właściwości, a każda z nich często wymaga kumulatywnego spełnienia kilku warunków podmiotowych i przedmiotowych. Normy te mają jednostronny charakter w tym sensie, że określają tylko te przypadki, w których właściwe jest prawo jednolite. Trudno byłoby zatem na ich podstawie sformułować pełne normy kolizyjne. Niemniej nie można wykluczyć, że ustawodawca krajowy zdecydowałby się na takie rozwiązanie i wtedy rzeczywiście ograniczone prawo jednolite mogłoby być stosowane za pośrednictwem pełnych norm kolizyjnych.

Wykorzystanie pełnych norm kolizyjnych jako mechanizmu stosowania ograniczonego prawa jednolitego pociągałoby za sobą poważne konsekwencje. Państwo, chcąc związać się ograniczonym prawem jednolitym, musiałoby za każdym razem zmieniać i dostosowywać swoje prawo kolizyjne do kształtu norm określających zakres zastosowania prawa jednolitego. Byłoby to mocno utrudnione wtedy, gdy norma kolizyjna miarodajna dla danego zakresu spraw miała jednolity charakter i została wyrażona w konwencji międzynarodowej lub rozporządzeniu unijnym. W takim przypadku państwo musiałoby wypowiedzieć konwencję międzynarodową lub ustanowić krajową szczególną normę kolizyjną o zakresie dostosowanym do zakresu zastosowania prawa jednolitego, ale wątpliwe byłoby stosowanie jej na zasadzie *lex specialis* z pierwszeństwem przed hierarchicznie wyższą normą konwencyjną lub normą zawartą w rozporządzeniu.

Nie budzi wątpliwości, że dla zastosowania ograniczonego prawa jednolitego jako części *legis fori* zasadnicze znaczenie mają normy określające

²⁶ V. E s p i n a s s o u s, [przyt. 20], s. 21, literatura wymieniona w przyt. 1.

²⁷ V. E s p i n a s s o u s, [przyt. 20], s. 225.

²⁸ Tak np. M. P a z d a n, [przyt. 15], s. 24.

zakres jego zastosowania. Skłania to niektórych przedstawicieli doktryny do przypisania tym normom charakteru częściowo przynajmniej kolizyjnego, a nawet pozwala im sformułować pogląd, że normy określające zakres zastosowania prawa jednolitego są w rzeczywistości jednostronnymi normami kolizyjnymi²⁹. Wydaje się, że ten ostatni wniosek należy złagodzić. Normy określające zakres zastosowania determinują przede wszystkim, w jakich sprawach prawo jednolite powinno zostać zastosowane w ramach porządku prawnego związanego nim państwa. Jak się jednak zdaje, nie są one jednostronnymi normami kolizyjnymi, ponieważ nie wskazują właściwego prawa krajowego. Ich kolizyjna natura wyraża się w tym, że dają podstawę do sformułowania domyślnej jednostronnej normy kolizyjnej³⁰. W takim ujęciu ograniczone prawo jednolite jest stosowane w analogiczny sposób, jak normy koniecznego zastosowania, za którymi kryją się jednostronne niewysłowione wprost normy kolizyjne³¹.

Z kolei nieograniczone prawo jednolite całkowicie zastępuje dotychczasowe ustawodawstwo krajowe. Ze względu na brak norm określających zakres zastosowania takiego prawa jednolitego zawarte w nim normy merytoryczne obejmują hipotezą wszystkie stany faktyczne: zarówno międzynarodowe, jak i czysto krajowe. Próby formułowania kryteriów stosowania — na przykład takich, że sytuacja musi mieć charakter czysto krajowy lub być odpowiednio powiązana z dwoma umawiającymi się państwami — nie miałyby podstaw normatywnych i oznaczałyby *de facto* przekształcenie nieograniczonego prawa jednolitego w ograniczone. Możliwe są wobec tego dwa rozwiązania. Zgodnie z pierwszym z nich nieograniczone prawo jednolite znajduje zastosowanie na podstawie domyślnej jednostronnej normy kolizyjnej jako *lex fori* zawsze wtedy, gdy sąd umawiającego się państwa posiada jurysdykcję. Taki „egoizm” nieograniczonej normy jednolitej mógłby prowadzić do niepożądanych rezultatów, gdy sprawa wykazuje silny związek z państwem, które nie jest związane tą konwencją ujednolicającą. Na-

²⁹ M. C z e p e l a k, *Międzynarodowe prawo zobowiązań Unii Europejskiej*, Warszawa 2012, pkt 1.69.

³⁰ Szerzej Ł. D y r d a, *Konwencyjne prawo jednolite a normy kolizyjne*, KPP, R. XXII: 2013, z. 2, s. 483–512.

³¹ A. M ą c z y ń s k i, *Nowelizacja przepisów szczególnych o dziedziczeniu gospodarstw rolnych a prawo prywatne międzynarodowe*, „Krakowskie Studia Prawnicze” 1986, t. XIX, s. 120; opinia o projekcie ustawy — Prawo prywatne międzynarodowe (druk sejmowy nr 1277), s. 13; A. M ą c z y ń s k i, *Kodyfikacyjne zagadnienia części ogólnej prawa prywatnego międzynarodowego*, w: *Studia i rozprawy. Księga jubileuszowa dedykowana Profesorowi Andrzejowi Calusowi*, red. A. Janik, Warszawa 2009, s. 434–437; inaczej np. M. M a t a c z y ń s k i, *Przepisy wymuszające swoje zastosowanie w prawie prywatnym międzynarodowym*, Kraków 2005, pkt 4.2.

tomiast drugie rozwiązanie, jak się zdaje prawidłowe, każe uznać, że o zastosowaniu merytorycznej normy zawartej w nieograniczonym prawie jednolitym, podobnie jak ma to miejsce w przypadku norm krajowych, decydują zupełne normy kolizyjne. Mogą to jednak być normy o wąskim, dostosowanym do przedmiotu regulacji zakresie, a nawet jednolite normy kolizyjne ustanowione równoległe z jednolitymi normami merytorycznymi³². Jeśli zatem norma kolizyjna wskaże jako właściwe prawo sądu, to nieograniczone prawo jednolite znajdzie zastosowanie jako część *legis fori*. Jeśli zaś właściwe będzie prawo obce, to nieograniczone prawo jednolite zostanie zastosowane, o ile państwo, którego prawo zostało wskazane, również jest związane konwencją ujednociającą. Stosowanie nieograniczonego prawa jednolitego za pośrednictwem norm kolizyjnych w żaden sposób nie może stanowić podstawy do formułowania wniosku, że przepisy prawa jednolitego należy interpretować zgodnie z zasadami obowiązującymi w państwie *forum* i w sposób miarodajny dla przepisów o genezie krajowej. Niekiedy dopuszczalne jest składanie przez państwa zastrzeżeń do poszczególnych postanowień konwencyjnych, co wraz z formą ustawy, jaką przyjmuje w Polsce nieograniczone prawo jednolite, rodzi ryzyko, że obowiązek dokonywania jednolitej wykładni w sposób uwzględniający konwencyjną genezę przepisów nie będzie realizowany.

W prawie prywatnym międzynarodowym pojęcie kolizji praw łączy się więc z kwestią wskazania porządku prawnego, w świetle którego powinny zostać ustalone konsekwencje prawne określonej sytuacji życiowej. Wskazania tego można dokonać w sposób bezpośredni za pomocą zupełnych norm kolizyjnych, prowadzących do właściwości prawa sądu albo prawa obcego, lub w odniesieniu do ograniczonego prawa jednolitego obowiązującego w państwie sądu — zależnie od przyjętych założeń teoretycznych — za pośrednictwem jednostronnych niewyrażonych wprost norm kolizyjnych nakazujących stosować prawo jednolite jako część *legis fori* lub uznając, że normy określające zakres zastosowania prawa jednolitego są w rzeczywistości jednostronnymi normami kolizyjnymi, albo za pomocą metody ujednociania prawa, przy dyskusyjnym założeniu, że taka metoda jako konkurencyjna wobec metody kolizyjnej istnieje.

³² Przykładem takiej konwencji jest konwencja genewska z dnia 7 VI 1930 r. w sprawie jednolitej ustawy o wekslach trasowanych i własnych (Dz. U. z 1937 r., nr 26, poz. 175), wprowadzona do polskiego porządku prawnego ustawą z dnia 28 IV 1936 r. — Prawo wekslowe (Dz. U. nr 37, poz. 282 ze zm.). Konwencji tej towarzyszyła konwencja ustanawiająca jednolite normy kolizyjne — konwencja genewska z dnia 7 VI 1930 r. o uregulowaniu pewnych kolizji ustaw w przedmiocie weksli trasowanych i własnych (Dz. U. z 1937 r., nr 26, poz. 177).

Należy podkreślić, że pod pojęciem metody kolizyjnej kryje się konstatacja, że normy merytoryczne przynależące do określonego porządku prawnego (*forum* lub obcych systemów prawnych) zawsze są stosowane jako prawo właściwe. Wyjaśnienie to jest o tyle istotne, że pod wpływem nauki francuskiej, która rozwijała się w specyficznych uwarunkowaniach normatywnych, w których brak było ustawowych norm kolizyjnych, przyjmuje się niekiedy, że o kolizji praw, a co za tym idzie o metodzie kolizyjnej można mówić wtedy, kiedy zachodzi rzeczywista różnica między treścią miarodajnych przedmiotowo i podmiotowo norm merytorycznych wchodzących w skład kilku systemów prawnych³³. W takim ujęciu, które w świetle unijnego prawa pozytywnego i polskiego prawa prywatnego międzynarodowego pozbawione jest doniosłości prawnej, można by rzeczywiście twierdzić, że istnieje metoda prawa jednolitego, która eliminuje metodę kolizyjną rozumianą jako sposób międzysystemowej koordynacji sprzecznych norm merytorycznych. Warto w tym kontekście odnotować, że w doktrynie zauważa się czasami, że istnieją dwa sposoby ograniczenia lub wyeliminowania konfliktu praw — ujednoczenie norm kolizyjnych lub ujednoczenie prawa merytorycznego³⁴. Oczywiście ujednoczenie norm kolizyjnych konfliktu praw nie eliminuje, prowadząc jedynie do tego, że sądy umawiających się państw (i ewentualnie państw trzecich, jeśli prawo prywatne międzynarodowe *forum* dopuszcza odesłanie) zastosują w jednej sprawie to samo prawo właściwe. Prawo jednolite znosi konflikt praw, ale tylko taki, który jest rozumiany jako sprzeczność norm merytorycznych. Nie wydaje się jednak, by ujednoczenie prawa merytorycznego pozbawiało znaczenia normy prawa prywatnego międzynarodowego.

3. KOLIZJA AKTÓW NORMATYWNYCH

W ramach poszczególnych krajowych porządków prawnych mogą wystąpić kolizje aktów normatywnych. Kolizje te dotyczą norm, które ze względu na swój zakres zastosowania mogą jednocześnie dostarczyć rozstrzygnięcia określonej sprawy. W państwach, w których obowiązuje ograniczone prawo jednolite, dochodzi zwykle do kolizji między zupełną normą kolizyjną miarodajną dla ogólnego zakresu i jednostronną normą kolizyjną dotyczącą zastosowania prawa jednolitego. Jest to kolizja norm prawa prywatnego międzynarodowego. Towarzyszy jej konflikt norm merytorycznych, który wiąże się z równoległym obowiązywaniem w ramach jednego porząd-

³³ Szerzej na ten temat V. Espinassous, [przyp. 20], s. 218–224.

³⁴ J. Skąpski, [przyp. 19], s. 131.

ku prawnego co najmniej dwóch reżimów merytorycznych. Ma on konkretny charakter w tym sensie, że zachodzi wtedy, kiedy w danej sprawie dwa lub więcej zespołów norm może stanowić podstawę rozstrzygnięcia. Zwykle będzie to konflikt nieograniczonego ustawowego reżimu prawnego i ograniczonego konwencyjnego.

Niekiedy państwa decydują się na rozciągnięcie zakresu zastosowania ograniczonego prawa jednolitego na sytuacje czysto krajowe lub międzynarodowe niekonwencyjne. W takich przypadkach podstawę normatywną zastosowania norm jednolitych stanowi krajowa merytoryczna norma odsyłająca. Jeśli jej zakres zostanie prawidłowo ukształtowany, przez co należy rozumieć wskazanie, że odesłanie dotyczy wyłącznie tych sytuacji, w których prawo jednolite nie znajduje bezpośrednio zastosowania, to nie wystąpi konflikt między normą konwencyjną a normą krajową (w istocie normą odsyłającą). Stanie się tak, ponieważ obie normy będą ograniczone sytuacyjnie i to w sposób względem siebie komplementarny. Pamiętać też trzeba, że taki zabieg ustawodawcy krajowego nie powoduje zmiany charakteru prawa jednolitego z ograniczonego na nieograniczony.

Rozwiązanie konfliktu między merytoryczną normą jednolitą a normą ustawową (oraz jednostronną normą kolizyjną a zupełną normą kolizyjną) nie nastęrcza większych trudności. W polskim porządku prawnym prawo jednolite, wprowadzane przez konwencje ratyfikowane za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie, korzysta z pierwszeństwa stosowania przed normami ustawowymi na podstawie art. 91 ust. 2 Konstytucji³⁵. Wykorzystanie reguły walidacyjnej *lex superior* powadzi do jednoznacznych i zgodnych z prawem międzynarodowym rezultatów. W braku podstawy do przyznania normom prawa międzynarodowego statusu hierarchicznie wyższego od ustawodawstwa krajowego, kolizja ta, jak się zdaje, mogłaby zostać rozstrzygnięta na rzecz prawa jednolitego zgodnie z zasadą *lex specialis*. Normy określające zakres zastosowania prawa jednolitego ograniczają bowiem podmiotowo lub przedmiotowo hipotezę jednolitej normy merytorycznej, czyniąc ją zwykle normą bardziej szczegółową w stosunku do normy ustawowej o nieograniczonym zakresie zastosowania. Nie można jednak wykluczyć, że choć prawo jednolite jako całość będzie stanowiło *lex specialis* w relacji do ustawy, to jednocześnie konkretna norma jednolita będzie normą ogólniejszą od szczegółowej normy ustawowej.

Zdarza się, czego najlepszym przykładem jest międzynarodowy przewóz lotniczy, że w określonym państwie obowiązuje kilka praw jednolitych,

³⁵ Artykuł 241 ust. 1 Konstytucji przyznaje taki sam status umowom międzynarodowym ratyfikowanym zgodnie z przepisami obowiązującymi przed wejściem w życie Konstytucji z 1997 r., o ile spełnione są dodatkowe warunki wymienione w tym przepisie.

które w danym stanie faktycznym ze względu na identyczny lub podobny zakres przedmiotowy mogą jednocześnie znaleźć zastosowanie. Kolizja konwencji może wynikać z faktu ratyfikacji dwóch różnych konwencji dotyczących tych samych zagadnień (konwencja warszawska i konwencja montrealaska) lub być konsekwencją związania się przez państwo konwencją zmieniającą obowiązujące już prawo jednolite w sytuacji, gdy na zmiany nie zgodziły się wszystkie pozostałe państwa-strony pierwotnej, nadal wiążącej, konwencji (na przykład konwencja warszawska i zmieniające ją protokoły oraz konwencje). Konieczne jest wtedy ustalenie, która z konwencji lub który z jej tekstów powinien zostać zastosowany. Ten typ konfliktu norm merytorycznych w ramach poszczególnych krajowych porządków prawnych może powodować większe trudności.

Do jego rozstrzygnięcia w pierwszej kolejności niezbędne jest sięgnięcie do prawa traktatów. Konwencja wiedeńska o prawie traktatów³⁶, zasadniczo stanowiąca kodyfikację prawa zwyczajowego, nie zawsze udziela satysfakcjonującej odpowiedzi, ponieważ ustanowione w niej metody rozstrzygnięcia konfliktu konwencji dostosowane są i odnoszą się do umów międzynarodowych, które można scharakteryzować jako dotyczące wzajemnych relacji między państwami i nakładających na nie wzajemne zobowiązania. Tymczasem adresatami konwencyjnych jednolitych norm merytorycznych są podmioty prawa prywatnego. Niekiedy trzeba więc poszukiwać innych rozwiązań³⁷, wśród których w praktyce podstawowe znaczenie mają reguły kolizyjne, takie jak *lex specialis* czy *lex posterior*. W przypadku międzynarodowego przewozu lotniczego decydujące okazały się klauzule konwencyjne określające wzajemny stosunek kilku konwencji ustanawiających lub modyfikujących prawo jednolite.

Prawidłowe rozstrzygnięcie kolizji konwencji (wskazanie adekwatnej normy merytorycznej) w ramach krajowego porządku prawnego wymaga więc sięgnięcia do odpowiednich klauzul konwencyjnych oraz uwzględnienia zasad prawa traktatów. Obie płaszczyzny — prawnomiędzynarodowa i prywatnoprawna — z perspektywy podmiotów prawa prywatnego i sądo-

³⁶ Konwencja o prawie traktatów, sporządzona w Wiedniu dnia 23 V 1969 r., Dz. U. z 1990 r., nr 74, poz. 439 zał.

³⁷ Fenomen konfliktu norm konwencyjnych nie jest ograniczony tylko do prawa jednolitego, ale obejmuje również konwencyjne normy kolizyjne, które mogą mieć ograniczony lub nieograniczony zakres zastosowania. Po raz pierwszy problematykę relacji między normą kolizyjną zawartą w konwencji wielostronnej a normą kolizyjną wyrażoną w konwencji dwustronnej na przykładzie prawa właściwego dla formy testamentu podjął A. Mączyński, *Dziedziczenie testamentowe w prawie prywatnym międzynarodowym: ustawowe i konwencyjne unormowanie problematyki formy*, Kraków 1976, s. 34–43. Całościową analizę tego zagadnienia przeprowadził M. Czapla, [przyp. 25], s. 210–314.

wego stosowania prawa są wzajemnie powiązane. Konflikt konwencyjnych norm merytorycznych ograniczony jest tylko do tych konwencji, które stanowią część prawa sądu lub obcego prawa właściwego w świetle norm kolizyjnych *forum*. Jeśli uchwalono kilka konwencji regulujących tę samą problematykę, ale dane państwo ratyfikowało tylko jedną z nich, to z perspektywy porządku prawnego tego państwa nie może być mowy o konflikcie konwencji. Najprawdopodobniej będzie miał miejsce jedynie konflikt jednolitej normy merytorycznej z normą krajową.

W tym kontekście trzeba zauważyć, że pojęcie „kolizji praw”, które znalazło się w tytule monografii A. Kunert-Diallo, może wprowadzać w błąd. Inaczej niż sugeruje tytuł, autorka nie zajęła się problematyką ustalenia prawa właściwego, lecz skoncentrowała się na kolizji aktów normatywnych i to w niektórych miejscach dość specyficznie pojmowanej, ponieważ zrelatywizowanej nie do konkretnego krajowego porządku prawnego, lecz do przedmiotu regulacji, jakim jest międzynarodowy przewóz lotniczy. Tak pojmowana kolizja dotyczy norm merytorycznych regulujących przewóz lotniczy bez względu na sposób, w jaki normy te zostały ustanowione: czy za pomocą instrumentów prawa międzynarodowego, prawa unijnego, prawa krajowego lub porozumień o niewiążącym charakterze, i bez względu na to, jakie państwa są normami tymi związane. Ma ona tym samym abstrakcyjny charakter i zbliża się raczej do panoramy źródeł prawa niż analizy systemowej.

Bez wątpienia takie ujęcie dobrze wpisuje się w tezę A. Kunert-Diallo o fragmentaryzacji prawa³⁸, ukazuje złożoność i wielość płaszczyzn oddziaływania poszczególnych zespołów norm regulujących przewóz lotniczy oraz ujawnia negatywne konsekwencje tego stanu rzeczy. Jednocześnie jednak wymusza pewien poziom ogólności, tylko w ograniczonym zakresie umożliwiając zrekonstruowanie obrazu relacji między poszczególnymi normami obowiązującymi w Polsce (lub ogólniej w ramach Unii Europejskiej) albo normami, które mogą znaleźć zastosowanie w postępowaniu przed polskimi sądami (lub sądami innych państw członkowskich Unii Europejskiej). To oderwanie od konkretnych uwarunkowań prawnych sprawia, że w zasadzie każdy podawany przez autorkę przykład, w którym jest mowa o „trasie podlegającej” konwencji warszawskiej lub montrealskiej, powinien zostać obwarowany wieloma zastrzeżeniami odnoszącymi się do statusu przewoźnika i jurysdykcji krajowej. W przeciwnym wypadku nie do uniknięcia będzie zarzut, że zaprezentowane wnioski nie zawsze są poprawne.

³⁸ A. Kunert-Diallo, [przyp. 11], s. 13.

Doskonale widać to na tle przytoczonego przez A. Kunert-Diallo stanu faktycznego³⁹, w którym przewoźnik unijny⁴⁰ wykonuje przewozy pasażerów na trasie z Trypolisu do Warszawy. W ocenie autorki na podstawie rozporządzenia nr 2027/97 przewoźnik unijny byłby zobowiązany „zastosować przepisy konwencji montrealskiej”⁴¹, natomiast gdyby przewozy wykonywał przewoźnik libański, to „zastosowałby przepisy konwencji warszawskiej” zmienionej protokołem haskim z 1955 r. Zakładając hipotetycznie, że Liban i zainteresowane państwo członkowskie Unii Europejskiej są stronami jedynie konwencji warszawskiej zmienionej protokołem haskim z 1955 r., to gdyby sprawa trafiła do sądu w Libanie, nawet do przewozu wykonywanego przez przewoźnika unijnego, zastosowanie znalazłaby konwencja warszawska. Przewóz miałby bowiem miejsce między dwoma państwami-stronami konwencji warszawskiej zmienionej protokołem haskim z 1955 r., a w Libanie nie obowiązuje rozporządzenie nr 2027/97. Nie wyklucza to oczywiście tego, że sąd libański sięgnąłby po korzystniejsze dla pasażera postanowienia umowne zbieżne z reżimem wprowadzonym przez konwencję montrealską⁴².

Ten przykład jest zresztą o tyle wadliwy, że Liban (już od 2005 r.), podobnie jak państwa członkowskie Unii Europejskiej oraz sama Unia Europejska, są stronami konwencji montrealskiej. W kontekście stwierdzenia, że „Liban nie ratyfikował dotychczas konwencji montrealskiej i nadal pozostaje stroną jedynie konwencji warszawskiej i protokołu haskiego”⁴³, wydaje się nawet, że A. Kunert-Diallo chodziło nie o Trypolis w Libanie, lecz o Trypolis w Libii, która rzeczywiście nie ratyfikowała konwencji montrealskiej. Ze względu na treść międzynarodowego publicznego prawa lotniczego można też domniemywać, że autorka miała na myśli przewoźnika libijskiego, a nie libańskiego.

4. KOLIZJA ZOBOWIĄZAŃ MIĘDZYNARODOWYCH PAŃSTW

Jakkolwiek kwestia ta może zostać w tym miejscu jedynie zasygnalizowana⁴⁴, warto uzupełnić dotychczasowe rozważania o problem kolizji zobow-

³⁹ A. Kunert-Diallo, [przyt. 11], s. 148.

⁴⁰ *Verba legis*: przewoźnik lotniczy Wspólnoty.

⁴¹ Stosowanie konwencji przez przewoźnika sprowadza się do odpowiedniej redakcji postanowień umowy lub ogólnych warunków umowy przewozu, dlatego lepiej pojęcie „stosowanie” zarezerwować dla sądowego stosowania prawa.

⁴² Zob. poniżej.

⁴³ A. Kunert-Diallo, [przyt. 11], s. 147.

⁴⁴ Problematykę konfliktu konwencji międzynarodowych w prawie prywatnym szeroko omawia w swojej monografii C. Brière, *Les conflits de conventions internationales en droit privé*, Paris 2001.

wiązań międzynarodowych państw. Jest to uzasadnione tym, że konwencje ustanawiające prawo jednolite funkcjonują jednocześnie na dwóch płaszczyznach — prawa międzynarodowego i prawa krajowego⁴⁵. Konflikt konwencji można zatem rozpatrywać nie tylko z perspektywy kolizji norm w ramach konkretnego krajowego porządku prawnego, lecz także z punktu widzenia kolizji zobowiązań państw. Płaszczyzny te mimo silnego wzajemnego powiązania są od siebie niezależne. W tym duchu A. Kunert-Diallo zauważyła nawet, że o ile konflikt norm regulujących przewóz lotniczy rzeczywiście ma miejsce, o tyle konflikt zobowiązań międzynarodowych państw ma tylko pozorny charakter⁴⁶. Wydaje się jednak, że jest to zbyt uproszczona ocena.

W typowej sytuacji sąd w celu rozstrzygnięcia, którą z kilku konwencji pozostających w konflikcie zastosować jako *lex fori*, sięgnie do porządku prawnomiędzynarodowego. Normy prawa traktatów rządzące konfliktem umów międzynarodowych oparte są na zasadzie poszanowania zobowiązań międzynarodowych państwa (art. 26 konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów). Powinny one zatem wskazać tę normę konwencyjną, której zastosowanie pozwoli państwu wykonać jedno ciążące na nim zobowiązanie międzynarodowe bez naruszania żadnego innego zobowiązania. Nie zawsze jednak takie rozgraniczenie konwencji na podstawie norm prawa międzynarodowego publicznego będzie możliwe. Nawet wtedy sąd krajowy nie będzie mógł jednak odmówić zastosowania prawa i będzie musiał wskazać, którą z konwencyjnych norm zastosować, mimo że zapewne oznaczałoby to naruszenie jednego z zobowiązań państwa. Trzeba bowiem odróżnić odpowiedzialność państwa od stosowania prawa. Najprawdopodobniej rozstrzygnięcie zostanie oparte na zasadach właściwych raczej krajowym porządkom prawnym, jak na przykład *lex superior*, *lex posterior* czy *lex specialis*, a tym samym niekoniecznie adekwatnych dla prawa międzynarodowego publicznego z jego logiką wzajemnych zobowiązań państw⁴⁷.

Klauzule określające wzajemny stosunek kilku konwencji — klauzule derogacyjne, nadrzędności oraz zgodności — próbują przezwyciężyć problemy związane z „kontraktowym” charakterem prawa międzynarodowego publicznego i nieadekwatnością metod właściwych prawu krajowemu tworzącemu zhierarchizowany i uporządkowany system. Widać to dobrze na przykładzie klauzuli zgodności, przyznającej pierwszeństwo stosowania konwencji uprzednio ratyfikowanej przez umawiające się państwo. Klauzula ta w pierwszym rzędzie wskazuje, która norma merytoryczna powinna

⁴⁵ M. C z e p e l a k, [przyp. 25], s. 257.

⁴⁶ A. K u n e r t - D i a l l o, [przyp. 11], s. 13.

⁴⁷ Szerzej na temat przypadków nieadekwatności zasad traktatowych M. C z e p e l a k, [przyp. 25], s. 249–250.

zostać zastosowana. Jednocześnie sprawia, że jeśli w konkretnej sprawie zastosowanie mogłyby znaleźć dwie sprzeczne ze sobą konwencje, to państwo, stosując wcześniejszą z nich, nie będzie naruszało swoich zobowiązań zaciągniętych w stosunku do pozostałych stron późniejszej konwencji.

Konwencje ustanawiające prawo jednolite w międzynarodowym przewozie lotniczym zawierają stosowne klauzule, ale mają one kształt klauzul nadrzędności. Artykuł XVIII protokołu haskiego z 1955 r.⁴⁸ modyfikującego konwencję warszawską stanowi, że jego postanowienia mają być stosowane w odniesieniu do przewozów między państwami-stronami protokołu i przewozów na obszarze jednego państwa-strony z lądowaniem na terytorium innego państwa. Natomiast art. 55 konwencji montrealskiej⁴⁹ przyznaje jej pierwszeństwo stosowania w umawiających się państwach przed konwencją warszawską w każdym z jej wiążących brzmień.

Klauzula nadrzędności (lub klauzula derogacyjna), w przeciwieństwie do klauzuli zgodności, może okazać się problematyczna. Jej istotą jest jednostronne przyznanie pierwszeństwa zawierającej ją konwencji bez względu na treść innej konwencji pozostającej z nią w konflikcie. Nie można wobec

⁴⁸ „Konwencję zmienioną niniejszym Protokołem stosuje się do przewozu międzynarodowego, określonego w artykule 1 Konwencji, o ile miejsca wyruszenia i przeznaczenia są położone bądź na obszarach dwóch Państw Stron niniejszego Protokołu, bądź na obszarze jednego Państwa Strony niniejszego Protokołu, jeżeli zostało przewidziane lądowanie na obszarze innego Państwa”.

⁴⁹ „Niniejsza Konwencja ma pierwszeństwo przed wszelkimi zasadami stosującymi się do międzynarodowego przewozu lotniczego: 1. między Państwami-Stronami niniejszej Konwencji, na mocy wspólnego uczestnictwa tych państw w charakterze stron w: a) Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 roku (zwanej dalej Konwencją Warszawską); b) Protokole zmieniającym Konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 roku, sporządzonym w Hadze dnia 28 września 1955 roku (zwanym dalej Protokołem Haskim); c) Konwencji uzupełniającej Konwencję Warszawską o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez inną osobę niż przewoźnik umowy, podpisanej w Guadalajarze dnia 18 września 1961 roku (zwanym dalej Konwencją z Guadalajary); d) Protokole zmieniającym Konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 roku, zmienionej Protokołem sporządzonym w Hadze dnia 28 września 1955 roku, podpisanym w Guatemala City dnia 8 marca 1971 roku (zwanym dalej Protokołem z Guatemala City); e) dodatkowych protokołach nr 1–3 i Protokole Montrealским nr 4, zmieniającymi Konwencję Warszawską zmienioną Protokołem Haskim, lub Konwencji Warszawskiej zmienionej zarówno Protokołem Haskim, jak i Protokołem z Guatemala City, podpisanych w Montrealu dnia 25 września 1975 roku (zwanymi dalej Protokołami Montrealскими); lub 2. na obszarze każdego Państwa-Strony niniejszej Konwencji na mocy uczestnictwa tego państwa w charakterze strony w jednym lub większej liczbie dokumentów wymienionych w literach a)–e) powyżej”.

tego wykluczyć, że choć zgodnie ze swoją podstawową funkcją klauzula ta jednoznacznie wskaże, która norma konwencyjna powinna zostać zastosowana, wskazanie to będzie dyskusyjne w świetle wiążącej państwa zasady *pacta sunt servanda*. Problem ten w szczególności dotyczy prawa jednolitego, które wiąże nie tylko państwa jako strony konwencji, ale przede wszystkim znajduje zastosowanie do podmiotów prawa prywatnego jako adresatów konwencyjnych norm merytorycznych. Z tego względu nie zawsze można sprowadzić prawo jednolite do wiązki identycznych co do treści, ale niezależnych od siebie dwustronnych zobowiązań łączących każde dwa państwa-strony. Próba opisanie konwencyjnego prawa jednolitego jako umowy międzynarodowej ustanawiającej relację traktatową między dwoma państwami jest możliwa jedynie wtedy, gdy prawo jednolite jest podmiotowo ograniczone na przykład ze względu na obywatelstwo, przynależność państwową, miejsce zamieszkania albo inny rodzaj trwałego powiązania adresatów konwencyjnych norm merytorycznych z państwami-stronami. Tymczasem konwencje lotnicze ze względu na przedmiotowe kryterium umownej trasy przewozu mogą znaleźć zastosowanie do nieograniczonego kręgu osób.

Dobrze widać rozbieżność między płaszczyzną krajową z jej konfliktem konwencji a płaszczyzną prawnomiędzynarodową z kolizją zobowiązań państw na przykładzie państwa związanego konwencją warszawską i konwencją montrealską. Jeśli sprawa dotycząca odpowiedzialności przewoźnika za przewóz pasażerów i ich bagażu trafi do sądów tego państwa i *in casu* okaże się, że mieści się ona w zakresie obu tych konwencji, zastosowanie znajdzie zgodnie z jej art. 55 konwencja montrealska. Sąd nie będzie miał zatem żadnych trudności ze wskazaniem reżimu prawnego relewantnego do ustalenia konsekwencji prawnych zawisłego przed nim sporu. Wydawać by się mogło, że równie jasną i jednoznaczną ocenę można sformułować w kontekście kolizji zobowiązań państw. Kiedy jednak bliżej przyjrzeć się normom określającym zakres zastosowania obu tych konwencji, to z powodu specyficznej definicji przesłanki międzynarodowego przewozu sytuacja staje się mniej klarowna.

Konwencje lotnicze przewidują zasadniczo dwie hipotezy ich zastosowania: przewóz między miejscami położonymi w dwóch państwach-stronach i przewóz na obszarze jednego państwa-strony z lądowaniem na terytorium innego państwa. Nakaz stosowania prawa jednolitego do przewozu odbywającego się między dwoma państwami-stronami tej samej konwencji pozwoli zwykle na skonstruowanie paralelnych, niekolidujących ze sobą relacji traktatowych między państwami. Będzie tak dlatego, że ze względu na regulację międzynarodowego publicznego prawa lotniczego w typowej sytuacji

na trasie łączącej dwa umawiające się państwa operować będą tylko przewoźnicy przynależący do któregoś z tych państw i to im zasadniczo będzie przysługiwała jurysdykcja⁵⁰. Dzięki temu przedmiotowe kryterium umownej trasy przewozu staje się w stosunku do przewoźnika — strony umowy przewozu, która zwykle występuje w roli pozwanego — *de facto* podmiotową przesłanką zastosowania prawa jednolitego. Jeśli więc hipotetycznie tylko cztery państwa byłyby związane konwencją warszawską, a dwa z nich zdecydowałyby się dodatkowo przyjąć konwencję montrealską, to do przewozu między tymi ostatnimi państwami ich sądy⁵¹ zastosowałyby konwencję montrealską. Gdyby zaś przewóz był wykonywany na pozostałych trasach (między państwami związanymi konwencją warszawską i między państwem związanym konwencją warszawską oraz montrealską a państwem-stroną konwencji warszawskiej), zastosowanie znalazłaby, niezależnie od tego, które państwo wykonywałoby jurysdykcję, konwencja warszawska.

Zdecydowanie bardziej problematyczne jest kryterium przewozu na terytorium jednego państwa-strony z lądowaniem na obszarze dowolnego innego państwa. Warto, uprzedzając dalsze rozważania, sięgnąć do przykładu przewozu „tam i z powrotem” z państwa-strony konwencji montrealskiej i konwencji warszawskiej wykonywanego przez przewoźnika lotniczego z siedzibą w państwie postoju związanym jedynie konwencją warszawską. W świetle klasycznych zasad (art. 30 ust. 4 lit. b konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów), przy założeniu, że można by w tym przypadku mówić o stosunkach traktatowych między państwem wylotu a państwem postoju, przed sądami obu tych państw zastosowanie powinna znaleźć, jako wspólna, konwencja warszawska. Tymczasem w rzeczywistości w państwie wylotu przewoźnik poniesie odpowiedzialność według zasad ustanowionych w konwencji montrealskiej (zgodnie z jej art. 55), natomiast w swoim miejscu zamieszkania na podstawie konwencji warszawskiej, o ile państwa te posiadają jurysdykcję zgodnie z wiążącymi je konwencjami⁵². Ratyfikacja późniejszej konwencji nie pozostaje więc neutralna, co najmniej z punktu widzenia podmiotów przynależących do państwa związanego konwencją warszawską.

W świetle tych ustaleń nasuwa się pytanie, na czym w odniesieniu do prawa jednolitego o tak ukształtowanym zakresie zastosowania miałyby

⁵⁰ Inaczej sytuacja wygląda w ramach Unii Europejskiej i w przypadkach, gdy zawarta została tzw. umowa *open skies* (jak np. umowa między Unią Europejską a Stanami Zjednoczonymi Ameryki).

⁵¹ Sądy dwóch pozostałych państw zastosowałyby konwencję warszawską, gdyby przysługiwała im na jej podstawie jurysdykcja.

⁵² Zob. poniżej.

polegać naruszenie zobowiązań międzynarodowych państw: czy na przykład na samym fakcie związania się późniejszą konwencją korzystającą z pierwszeństwa stosowania bez uprzedniego wypowiedzenia wcześniejszej czy też aktualizowałyby się ono w razie naruszenia interesów przewoźników z państwa-strony wcześniejszej konwencji przez pociągnięcie ich do odpowiedzialności według mniej korzystnych dla nich zasad niż wynikające na przykład z konwencji warszawskiej. Próba udzielenia odpowiedzi na tak postawiony problem wykracza poza ramy artykułu, warto jednak przytoczyć stanowisko wyrażone w orzeczeniu dotyczącym zgodności rozporządzenia nr 2027/97 z konwencją warszawską. Sąd angielski stwierdził, że konwencja warszawska w obszarach przez nią uregulowanych nakłada wzajemne zobowiązania na przewoźników, jak i na każde państwo-stronę konwencji. Istota tych zobowiązań sprowadza się do tego, że państwa nie mogą wymagać od własnych przewoźników odstępowania od postanowień prawa jednolitego. W porządku prawnomiędzynarodowym konwencja przyznaje wszystkim państwom-stronom prawo żądania, żeby inne umawiające się państwa nie wymagały od swoich przewoźników odstępowania od jednolitych zasad odpowiedzialności⁵³. Wydaje się jednak, że podstawowym obowiązkiem państwa wiążącego się konwencją ustanawiającą prawo jednolite jest wprowadzenie jednolitych norm do krajowego porządku prawnego i stosowanie ich w odpowiednim zakresie. Zdaniem Józefa Skąpskiego, państwa, które przyjęły prawo jednolite, zobowiązane są między innymi do tego, by nie modyfikować go w sposób jednostronny⁵⁴.

Na ocenę, czy w przypadku konwencyjnego prawa jednolitego takiego, jak obowiązujące w międzynarodowym przewozie lotniczym, w ogóle można mówić o naruszeniu zobowiązań międzynarodowych państw, rzutuje możliwość wypowiedzenia konwencji warszawskiej i dopuszczalność dokonywania jej zmian (art. 41 ust. 1 konwencji warszawskiej)⁵⁵. Ta pierwsza okoliczność mogłaby dawać, mimo dogmatycznoprawnej słabości tej argumentacji, podstawę do formułowania pragmatycznej oceny opartej na założeniu, że przyjmując konwencję montrealską, państwa mogły wypowiedzieć

⁵³ Wyrok Queen's Bench Division z 21 IV 1999 r. w sprawie *R. v. Secretary of State for the Environment, Transport and the Regions, ex parte International Air Transport Association*.

⁵⁴ J. Skąpski, [przyp. 19], s. 143.

⁵⁵ „Każda z Wysokich Umawiających się Stron będzie mogła najwcześniej po dwóch latach, licząc od wejścia w życie niniejszej konwencji, spowodować zebranie się nowej konferencji międzynarodowej, w celu opracowania poprawek, któreby mogły być wprowadzone do niniejszej konwencji. Zwróci się Ona w tym celu do Rządu Republiki Francuskiej, który przedsięwzięcie należne środki do przygotowania tej konferencji”.

konwencję warszawską, ale nie uczyniły tego, ponieważ chciały zachować relację traktatową z państwami związanymi jedynie konwencją warszawską. W takim razie, nawet jeśli konwencja montrealaska ingeruje w jakimś stopniu w definiowaną z punktu widzenia państwa-strony konwencji warszawskiej sferę właściwości reżimu warszawskiego, nie można mówić o naruszeniu zobowiązań państw.

III. PRAWO WŁAŚCIWE DLA ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO W POLSCE

Zasadniczo prawo właściwe dla stosunków prywatnoprawnych ustalane jest na podstawie zupełnych norm kolizyjnych, które w polskim porządku prawnym pochodzą z trzech różnych źródeł: prawa krajowego, konwencji międzynarodowych i rozporządzeń unijnych. Znamienna pod tym względem jest kolizyjna problematyka umów przewozu lotniczego i odpowiedzialności przewoźników lotniczych, ponieważ kształt regulacji normatywnej w ciągu ostatnich kilku lat uległ fundamentalnym zmianom. Do dnia 15 maja 2011 r. obowiązywało prawo prywatne międzynarodowe z 1965 r.⁵⁶, które w art. 27 § 1 pkt 2 przewidywało, że jeżeli strony nie mają siedziby albo miejsca zamieszkania w tym samym państwie (w myśl art. 26 p.p.m. z 1965 r. w takim przypadku właściwe jest prawo tego państwa) i nie dokonały wyboru prawa (zgodnie z art. 25 § 1 p.p.m. z 1965 r. prawo wybrane powinno pozostawać w związku z zobowiązaniem), stosuje się do zobowiązań z umowy przewozu prawo państwa, w którym w chwili zawarcia umowy ma siedzibę albo miejsce zamieszkania przewoźnik. Ustawodawca dopuścił tym samym wybór prawa, a dla przypadków, gdy strony nie zdecydowały się na jego dokonanie, ustanowił dwie normy kolizyjne o identycznym zakresie zastosowania, ale o różnych hipotezach. Hipoteza art. 26 p.p.m. z 1965 r. obejmowała sytuacje, gdy w chwili zawarcia umowy strony umowy przewozu miały siedziby lub miejsce zamieszkania w tym samym państwie. W braku tak określonego łącznika prawo właściwe wskazywała norma kolizyjna wyrażona w art. 27 § 1 pkt 2 p.p.m. z 1965 r. Posługiwała się ona łącznikiem w postaci siedziby lub miejsca zamieszkania przewoźnika. Ponieważ w obu przypadkach podstawowe znaczenie dla właściwości prawa miała siedziba albo miejsce zamieszkania przewoźnika, art. 26 p.p.m. z 1965 r. nie mógł doprowadzić do wskazania innego prawa niż art. 27 ust. 1 pkt 2 p.p.m.

⁵⁶ Ustawa z dnia 12 XI 1965 r. — Prawo prywatne międzynarodowe, Dz. U. nr 46, poz. 290 ze zm.; dalej: p.p.m. z 1965 r.

z 1965 r.⁵⁷ W praktyce więc art. 26 p.p.m. z 1965 r. nie odgrywał żadnej roli co do umów przewozu i prawo właściwe od razu określał art. 27 § 1 pkt 2 p.p.m. z 1965 r. Artykuł 27 § 2 p.p.m. z 1965 r. regulował sytuację, gdy nie można było ustalić siedziby albo miejsca zamieszkania strony. Przepis ten przewidywał, że stosuje się wtedy prawo państwa, w którym umowa została zawarta. Z kolei § 3 tego przepisu stanowił, że do zobowiązań z umów zawieranych w zakresie przedsiębiorstwa, zamiast prawa państwa, w którym ma siedzibę osoba prawna albo miejsce zamieszkania osoba fizyczna, stosuje się prawo państwa, w którym znajduje się siedziba przedsiębiorstwa.

Regulacja kolizyjna zawarta w prawie prywatnym międzynarodowym miała ograniczone zastosowanie, ponieważ ustawodawca ustanowił w art. 13 prawa lotniczego⁵⁸ szczególną normę kolizyjną, która w zakresie przez nią uregulowanym zgodnie z nieobowiązującym już art. 15 ust. 2⁵⁹ prawa lotniczego korzystała z pierwszeństwa stosowania przed art. 27 § 1 pkt 2 p.p.m. z 1965 r.⁶⁰ Artykuł 13 prawa lotniczego stanowił, że do umów o przewóz lotniczy, w tym także 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. Przepis ten miał charakter jednostronnej normy kolizyjnej wskazującej, kiedy prawo polskie jest właściwe. Dzięki temu, że zakresem jednej normy kolizyjnej wyraźnie objęta została zarówno umowa przewozu lotniczego, jak i odpowiedzialność wykonującego ją przewoźnika, usunięte zostały wątpliwości, czy śmierć lub uszczerbek na zdrowiu pasażera objęte są statutem kontraktowym czy też deliktowym. Regulacja kolizyjna zawarta w prawie prywatnym międzynarodowym z 1965 r. mogła znaleźć zastosowanie jedynie do niektórych przewozów wykonywanych przez przewoźników

⁵⁷ A. Mączyński, *Zamieszkanie jako podstawa łącznika normy kolizyjnej*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego. Prace Prawnicze” 1978, z. 81, s. 50.

⁵⁸ Ustawa z dnia 3 VII 2002 r. — Prawo lotnicze, w brzmieniu obowiązującym do dnia 15 V 2011 r., t.j. Dz. U. z 2006 r., nr 100, poz. 696 ze zm.; obecnie t.j. Dz. U. z 2013 r., poz. 1393 ze zm.

⁵⁹ „W sprawach nieuregulowanych w art. 6–14 do określania właściwości prawa stosuje się przepisy prawa prywatnego międzynarodowego”. Przepis ten został uchylony z dniem 16 V 2011 r.

⁶⁰ Szerzej na temat kolizyjnoprawnych regulacji w prawie lotniczym w stanie prawnym przed wejściem w życie nowego prawa prywatnego międzynarodowego A. Mączyński, *Prawo lotnicze a prawo prywatne międzynarodowe*, w: *W kierunku europeizacji prawa prywatnego. Księga pamiątkowa dedykowana Profesorowi Jerzemu Rajskiemu*, red. A. Brzozowski, W. Kocot, K. Michałowska, Warszawa 2007, s. 151–161.

spoza Polski i to tylko wtedy, gdy umowa nie została zawarta lub nie podlegała wykonaniu w Polsce.

Artykuł 13 prawa lotniczego, podobnie jak art. 27 p.p.m. z 1965 r., stracił znaczenie po wejściu w życie w stosunku do Polski konwencji rzymskiej z 1980 r. ustanawiającej prawo właściwe dla zobowiązań umownych⁶¹. Artykuł 91 ust. 2 Konstytucji stanowi, że umowa międzynarodowa ratyfikowana za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie ma pierwszeństwo przed ustawą, jeżeli ustawy tej nie da się pogodzić z umową. Należy jednak przyjąć wbrew literalnemu, wprowadzającemu w błąd, brzmieniu Konstytucji, że pierwszeństwo konwencji rzymskiej było zupełnie niezależne od zgodności jej norm z prawem krajowym. Od dnia 17 grudnia 2009 r. stosowane jest rozporządzenie rzymskie I⁶², które zgodnie ze swoim art. 24 zastąpiło

⁶¹ Konwencja rzymska z dnia 19 VI 1980 r. o prawie właściwym dla zobowiązań umownych, Dz. U. z 2008 r., nr 10, poz. 57. Z oświadczenia rządowego z dnia 5 XII 2007 r. (Dz. U. z 2008 r., nr 10, poz. 58) wynikało, że konwencja rzymska weszła w życie w stosunku do Polski 1 VIII 2007 r. Tymczasem tekst konwencji został ogłoszony w Dzienniku Ustaw dopiero 22 I 2008 r. Wydaje się zatem, że od 1 VIII 2007 r. konwencja rzymska wiązała Polskę wyłącznie w płaszczyźnie międzynarodowej w relacji z innymi państwami-stronami. Natomiast nie sposób przyjąć, by od tego dnia mogła ona powszechnie obowiązywać w płaszczyźnie prywatnoprawnej. Artykuł 88 ust. 3 Konstytucji stanowi, że umowy międzynarodowe ratyfikowane za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie są ogłaszane w trybie wymaganym dla ustaw. Z art. 91 ust. 1 Konstytucji wynika, że ratyfikowana umowa międzynarodowa stanowi część krajowego porządku prawnego i jest bezpośrednio stosowana, chyba że jej stosowanie jest uzależnione od wydania ustawy, dopiero po jej ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. W braku odmiennego zastrzeżenia zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 VII 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (w ówczesnym brzmieniu t.j. Dz. U. z 2007 r., nr 68, poz. 449 ze zm.; obecnie t.j. Dz. U. z 2011 r., nr 197, poz. 1172 ze zm.) konwencja rzymska weszła w życie wraz z upływem czternastodniowej *vacatio legis*. Najwcześniejszą datą zawarcia umowy (art. 17 konwencji rzymskiej), dla której prawo właściwe wskaże konwencja rzymska, jest więc dzień 6 II 2008 r. Tak K. Z a w a d a, *Europeizacja międzynarodowego prawa zobowiązań umownych. Od konwencji rzymskiej do rozporządzenia rzymskiego w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych*, „Przegląd Sądowy” 2010, z. 5, s. 27–28. Odmiennie M. W o j e w o d a, *Praktyczne problemy związane z wejściem w życie w Polsce konwencji rzymskiej o prawie właściwym dla zobowiązań umownych*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2008, z. 5, s. 5; autor ten uważa, że nie stosuje się czternastodniowej *vacatio legis* i konwencja rzymska powinna znaleźć zastosowanie do umów zawartych po dniu jej ogłoszenia w Dzienniku Ustaw, tj. po dniu 22 I 2008 r. Szerzej na temat obowiązku promulgacji i zachowania odpowiedzialnej *vacatio legis* jako warunków powszechnego obowiązywania konwencji międzynarodowych z zakresu prawa prywatnego P. M o s t o w i k, *Promulgatio et vacatio legis jako warunek powszechnego obowiązywania prywatnoprawnych umów międzynarodowych*, „Radca Prawny” 2009, z. 1, s. 23–30.

⁶² Rozporządzenie (WE) nr 593/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 VI 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I), Dz. Urz. UE z 4 VII 2008 r., L 177, s. 6–16 ze sprost.; dalej: rozporządzenie rzymskie I (Rzym I).

konwencję rzymską. Rozporządzenie rzymskie I w polskim porządku prawnym korzysta z pierwszeństwa stosowania przed ustawami zgodnie z wadliwie sformułowanym art. 91 ust. 3 Konstytucji. Przepis ten sugeruje, że pierwszeństwo prawa stanowionego przez organizację międzynarodową (w tym przypadku przez Unię Europejską) uzależnione jest od istnienia kolizji, podczas gdy w rzeczywistości przysługuje ono bezwarunkowo. Trudno zresztą zrozumieć, dlaczego prawodawca konstytucyjny w art. 91 ust. 2 mówi o sytuacji, gdy „ustawy nie da się pogodzić z umową”, a w ust. 3 tego samego przepisu o „kolizji z ustawami”.

Artykuł 13 prawa lotniczego i art. 27 p.p.m. z 1965 r. formalnie obowiązywały do dnia 15 maja 2011 r., ale w zakresie przewozu lotniczego i odpowiedzialności kontraktowej przewoźnika lotniczego za przewóz pasażerów i ich bagażu nie były stosowane do umów zawartych od dnia 6 lutego 2008 r. (data początkowa stosowania konwencji rzymskiej), a w zakresie roszczeń kwalifikowanych jako deliktowe do zdarzeń, które miały miejsce od dnia 11 stycznia 2009 r. (data początkowa stosowania rozporządzenia rzymskiego II)⁶³. Artykuł 13 prawa lotniczego i prawo prywatne międzynarodowe z 1965 r. zostały uchylone wraz z wejściem w życie nowego prawa prywatnego międzynarodowego⁶⁴. W uzasadnieniu⁶⁵ projektu ustawy — Prawo prywatne międzynarodowe wyjaśniono, że obecnie prawo właściwe dla tych spraw ustalane jest na podstawie rozporządzenia rzymskiego I. Wydaje się jednak, że wniosek ten wymaga doprecyzowania.

Rozporządzenie rzymskie I zawiera szczególną normę kolizyjną dla umów przewozu bez względu na środek transportu i bez względu na to, czy któraś ze stron zajmuje się przewozem w ramach prowadzonego przez siebie przedsiębiorstwa. Zgodnie z art. 5 ust. 2 akapit 2 strony mogą dokonać ograniczonego wyboru prawa, decydując, że właściwe będzie prawo miejsca, gdzie: a) podróżny ma miejsce zwykłego pobytu; b) przewoźnik ma miejsce zwykłego pobytu; c) znajduje się siedziba głównego organu zarządzającego przewoźnika; d) znajduje się miejsce wyjazdu lub e) znajduje się miejsce przeznaczenia. W braku wyboru prawa właściwego na podstawie art. 5 ust. 2 akapit 1 umowa przewozu osób podlega prawu państwa, w którym podróżny ma miejsce zwykłego pobytu, o ile w tym samym państwie znajduje się miejsce wyjazdu lub miejsce przeznaczenia. Jeżeli warunek ten nie jest

⁶³ Rozporządzenie (WE) nr 864/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 VII 2007 r. dotyczącego prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych („Rzym II”), Dz. Urz. UE z 2007 r., L 199, s. 40–49; dalej: rozporządzenie rzymskie II (Rzym II).

⁶⁴ Ustawa z dnia 4 II 2011 r. — Prawo prywatne międzynarodowe, Dz. U. nr 80, poz. 432.

⁶⁵ Uzasadnienie rządowego projektu ustawy — Prawo prywatne międzynarodowe, druk nr 1277 z 30 X 2008 r., s. 25.

spełniony, stosuje się prawo państwa, w którym znajduje się miejsce zwykłego pobytu przewoźnika. Prawodawca unijny wprowadził więc dwa łączniki: podstawowy łącznik obejmujący zespół dwóch okoliczności i łącznik subsydiarny realizujący zasadę powiązania prawa właściwego z miejscem zwykłego pobytu strony zobowiązanej do spełnienia świadczenia charakterystycznego. Regulację kolizyjną umów przewozu osób dopełnia art. 5 ust. 3, który wprowadza klauzulę ściślejszego związku⁶⁶.

Prawodawca unijny zdefiniował miejsce zwykłego pobytu jednostek organizacyjnych („spółek i innych podmiotów, posiadających osobowość prawną lub jej nieposiadających”) i osób fizycznych, ale jedynie „działających w ramach prowadzonej przez nich działalności gospodarczej”. Zgodnie z art. 19 ust. 1 Rzym I za miejsce zwykłego pobytu jednostek organizacyjnych uznaje się miejsce siedziby ich głównego organu zarządzającego, natomiast miejscem zwykłego pobytu osoby fizycznej działającej w ramach prowadzonej przez nią działalności gospodarczej jest miejsce głównego przedsiębiorstwa. W myśl art. 19 ust. 2 Rzym I w razie zawarcia umowy w ramach działalności filii, agencji lub innego oddziału lub gdy na mocy umowy spełnienie świadczenia należy do obowiązków takiej filii, agencji lub oddziału, za miejsce zwykłego pobytu uznaje się miejsce siedziby tej filii, agencji lub oddziału. Prawodawca unijny nie wskazał natomiast, jak należy lokalizować miejsce zwykłego pobytu osób fizycznych (nieprowadzących działalności gospodarczej lub poza prowadzoną przez nich działalnością gospodarczą). Nie ulega jednak wątpliwości, że pojęcie „zwykłego pobytu” powinno być interpretowane w sposób autonomiczny, w oderwaniu od regulacji normatywnych obowiązujących w poszczególnych państwach, a w szczególności nie powinno być utożsamiane z miejscem zamieszkania jako instytucją merytorycznego prawa cywilnego⁶⁷. Odrzucić należy próby wykorzystania konstrukcji domicylu pochodnego do wskazania miejsca zwykłego pobytu dzieci lub osób pozostających pod opieką. Ustalając miejsce zwykłego pobytu, sąd powinien kierować się wyłącznie okolicznościami faktycznymi, a nie prawnymi. Decydujące znaczenie ma to, gdzie znajduje się ośrodek życia rodzinnego i społecznego osoby. Wskazówkami przydatnymi do dokonania tego ustalenia są trwałość i regularność obecności tej osoby w danym

⁶⁶ Szerzej na ten temat np. M. C z e p e l a k, [przyp. 29], pkt 3.30–3.35.

⁶⁷ Polski ustawodawca w prawie prywatnym międzynarodowym z 2011 r. wyróżnia łącznik w postaci miejsca zamieszkania i miejsca zwykłego pobytu. Kryteria rozróżnienia są jednak niejasne, zwłaszcza że miejsce zamieszkania, podobnie jak miejsce zwykłego pobytu, jako łącznik normy kolizyjnej nie powinno być utożsamiane z miejscem zamieszkania w rozumieniu kodeksu cywilnego. Szerzej na ten temat A. M a c z y Ń s k i, *Kodyfikacyjne...*, [przyp. 31], s. 419–421.

miejscu. Nie znaczy to jednak, że musi upłynąć ściśle określony czas. Nie wydaje się, by kilkumiesięczny wyjazd na stypendium za granicę powodował zmianę miejsca zwykłego pobytu studenta, natomiast jeśli ktoś przeprowadzi się do innego państwa, w którym wynajmie mieszkanie, pośle dzieci do szkoły i znajdzie pracę, to bez wątplenia nabędzie zwykły pobyt w tym państwie bez konieczności oczekiwania na upływ kilkumiesięcznego terminu⁶⁸.

W myśl art. 4 ust. 2 Rzym II właściwe dla roszczeń wynikających z czynu niedozwolonego jest prawo państwa, w którym obie strony w chwili powstania szkody miały miejsce zwykłego pobytu. Miejsce zwykłego pobytu należy definiować w identyczny sposób jak w rozporządzeniu rzymskim I (stosowna regulacja, błędnie przetłumaczona na język polski, znalazła się w art. 23 Rzym II). Jeśli w okolicznościach sprawy łącznik ten nie występuje, w myśl art. 4 ust. 1 o prawie właściwym decyduje miejsce powstania szkody pierwotnej. W przypadku przewozu lotniczego szkoda najczęściej powstaje w czasie lotu i jest równoczesna ze zdarzeniem ją wywołującym. Podczas międzynarodowego przewozu lotniczego samolot przelatuje zwykle nad obszarami podlegającymi władztwu terytorialnemu wielu państw. Niejednokrotnie więc łącznik miejsca powstania szkody wskaże jako właściwe prawo, które nie pozostaje w związku ze sprawą i jest dla stron nieprzewidywalne. Jeśli do zdarzenia dojdzie w strefie nadgranicznej, dokładne zlokalizowanie szkody może okazać się niemożliwe bez przeprowadzania żmudnego postępowania dowodowego. Co więcej, takie *stricte* terytorialne podejście nie dostarcza odpowiedzi, które prawo powinno być właściwe, gdy samolot znajduje się nad obszarami niepodlegającymi władztwu żadnego państwa.

Trudności te poszczególne państwa próbują przezwyciężyć, wprowadzając do swoich ustawodawstw normy prawa prywatnego międzynarodowego, które przewidują rozwiązania zbieżne z odnoszącą się do statków morskich zasadą bandery. Przykładowo art. 14 prawa lotniczego stanowi, że prawo właściwe dla oceny stosunków cywilnoprawnych powstałych na skutek zdarzenia na statku powietrznym w czasie lotu lub w czasie przebywania na obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa ustala się tak, jak gdyby zdarzenie to nastąpiło w miejscu, w którym statek jest zarejestrowany. Oczywiście w celu ustalenia prawa właściwego na podstawie deliktowej normy kolizyjnej zawartej w art. 4 Rzym II nie jest możliwe sięgnięcie po ustawodawstwo krajowe. Nie znaczy to, że w prawie unijnym nie obowiązuje niewysłowiona wprost norma o takiej samej lub podobnej treści. Odpowiednie postanowienie znalazło się w projekcie rozporządzenia rzym-

⁶⁸ Szerzej na ten temat np. M. C z e p e l a k, [przyj. 29], pkt 1.41.

skiego II⁶⁹, jednakże w toku prac zostało usunięte. Artykuł 18 lit. c projektu stanowił, że do celów stosowania rozporządzenia uznaje się za wchodzący w skład terytorium państwa samolot znajdujący się w przestrzeni powietrznej, który jest zarejestrowany w tym państwie lub w imieniu tego państwa lub który figuruje w rejestrze przynależności państwowej tego państwa lub który, w braku rejestracji lub wpisu do rejestru przynależności państwowej, należy do obywatela tego państwa.

Nie budzi większych sporów, że prawo państwa rejestracji jest właściwe zgodnie z art. 4 ust. 1 Rzym II, jeśli w momencie powstania szkody samolot znajduje się na obszarze lub nad obszarem niepodlegającym władztwu żadnego państwa⁷⁰. Przyjmuje się tym samym fikcję, że samolot stanowi część terytorium państwa rejestracji. Prezentowane jest jednak również zapatrywanie, zgodnie z którym prawo państwa rejestracji jest stosowane nie dlatego, że łącznik w postaci miejsca powstania szkody zostaje zlokalizowany na terytorium tego państwa, ale dlatego, że w fakcie rejestracji zgodnie z art. 4 ust. 3 Rzym II wyraża się ściślejszy związek między sprawą a prawem⁷¹. Za takim podejściem kryje się niewysłowione wprost założenie, że w opisywanych przypadkach nie jest możliwe ustalenie miejsca szkody, wobec czego dostępny pozostaje jedynie łącznik „ściślejszego związku”. Nie można oczywiście wykluczyć, że sąd uzna, iż sprawa pozostaje w ściślejszym związku z państwem rejestracji samolotu, ale pamiętać trzeba, że istotne racje mogą przemawiać na rzecz wskazania tego samego prawa, które jest właściwe dla umowy przewozu, lub na rzecz wykorzystania w charakterze okoliczności przesądzającej o właściwości prawa miejsca zwykłego pobytu jednej ze stron albo miejsca wylotu lub przylotu. Jeśli zaś samolot znajduje się na obszarze podlegającym suwerenności terytorialnej jakiegoś państwa, należy przyjąć, że szkoda powstała w tym państwie.

W pozostałych sytuacjach — przy założeniu, że szkoda nie jest spowodowana kolizją dwóch samolotów znajdujących się w przestrzeni powietrznej⁷² — możliwe są dwa rozwiązania: uznanie, że szkoda ma miejsce na terytorium państwa, nad którym przelatuje samolot, albo przyjęcie, że do jej

⁶⁹ Proposal for a Regulation of the European Parliament and the Council on the law applicable to non-contractual obligations („ROME II”), COM (2003) 427 final.

⁷⁰ Zob. np. A. Dickinson, *The Rome II Regulation: The Law Applicable to Non-Contractual Obligations*, Oxford 2008, s. 324; I. Bach, w: *Rome II Regulation: Pocket Commentary*, red. P. Huber, Munich 2011, s. 108; J. von Hein, w: G.-P. Calliess, *Rome Regulations Commentary on the European Rules of the Conflict of Laws*, Alphen aan den Rijn 2011, s. 430; R. Plender, M. Wilderspın, *The European Private International Law of Obligations*, ed. 3, London 2009, s. 518.

⁷¹ I. Bach, [przyt. 70], s. 108.

⁷² Szerzej na ten temat I. Bach, [przyt. 70], s. 106–107.

powstania doszło w państwie rejestracji samolotu. Na rzecz pierwszego stanowiska, które dominuje w doktrynie⁷³, mimo wymienionych wcześniej wad, przemawia przede wszystkim jego zgodność z prawem międzynarodowym publicznym. Artykuł 1 konwencji chicagowskiej z 1944 r.⁷⁴ stanowi, że umawiające się państwa uznają, że każde państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium, a art. 2 przewiduje, że dla celów tej konwencji uważa się, że terytorium państwa stanowią obszary lądowe i przylegające do nich wody terytorialne, objęte suwerennością, suzerennością, mandatem lub opieką tego państwa. Rozwiązanie to ma tę zaletę, że eliminuje potrzebę rozgraniczania, w którym momencie zasada terytorialna, uznająca, że miejscem powstania szkody jest terytorium państwa, na którym lub nad którym znajduje się samolot, ustępuje miejsca zasadzie państwa rejestracji. Wątpliwość w szczególności mogłoby budzić to, czy zasada państwa rejestracji staje się miarodajna z momentem oderwania się samolotu od pasa startowego, z chwilą osiągnięcia przez niego wysokości przelotowej, czy dopiero z momentem opuszczenia przestrzeni powietrznej państwa startu. Gdyby tę ostatnią alternatywę uznać za prawidłową, należałoby konsekwentnie przyjąć, że zasada terytorialna odżywa wraz ze znalezieniem się samolotu w przestrzeni powietrznej państwa planowanego lądowania.

Niemniej istotne racje przemawiają również na rzecz drugiego rozwiązania przyjmującego, że prawem właściwym ze względu na miejsce szkody powstającej na pokładzie lecącego samolotu jest prawo państwa rejestracji⁷⁵. Bez wątplenia takie powiązanie prowadzi do większej przewidywalności wskazania prawa właściwego oraz zapewnia, że związek między prawem właściwym a szkodą nie jest zupełnie przypadkowy, jak miałoby to często miejsce, gdyby za rozstrzygające uznać prawo państwa, nad którego terytorium samolot przelatuje. Artykuł 18 ust. 1 lit. c projektu Rzym II nie uzależniał dopuszczalności asymilacji miejsca szkody z terytorium państwa rejestracji od tego, czy samolot znajduje się w przestrzeni powietrznej nad terytorium jakiegoś państwa, czy też poza nim (na przykład nad morzem otwartym). Tymczasem co do statków morskich art. 18 ust. 1 lit. b przewi-

⁷³ Zob. np. P. Mankowski, w: *Brussels I Regulation, European Commentaries on Private International Law*, red. U. Magnus, P. Mankowski, ed. 2, Munich 2012, s. 245–246; I. Bach, [przyp. 70], s. 107; J. von Hein, [przyp. 70], s. 430; R. Pender, M. Wilderspin, [przyp. 70], s. 518.

⁷⁴ Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 XII 1944 r., Dz. U. z 1959 r., nr 35, poz. 212 zał. ze zm.

⁷⁵ Wątpliwości co do zasady terytorialnej wyraża również A. Dickinson, [przyp. 70], s. 320–324.

dywał podobną asymilację tylko wtedy, gdy poruszają się one po morzu otwartym. Mogłoby to *a contrario* skłaniać do wniosku, że na podstawie art. 4 ust. 1 Rzym II prawem właściwym dla odpowiedzialności deliktowej za szkodę powstałą na pokładzie samolotu znajdującego się w przestrzeni powietrznej podlegającej suwerenności państwowej powinno być prawo państwa rejestracji. Trzeba jednak odnotować, że z faktu, iż przepis ten ostatecznie nie znalazł się w tekście rozporządzenia, można również wysnuć przeciwny wniosek o tym, że prawodawca unijny postanowił pozostawić tę kwestię prawu międzynarodowemu publicznemu, które przemawiałoby raczej za zasadą terytorialną. Zresztą, co oczywiście nie miałyby rozstrzygającego znaczenia dla wykładni art. 18, gdyby tylko stał się on obowiązującym prawem, w uzasadnieniu do projektu rozporządzenia rzymskiego II Komisja Europejska wskazała, że art. 18 znajdzie zastosowanie w sytuacjach, gdy łączniki norm kolizyjnych będą odnosiły się do obszarów niepodlegających suwerenności terytorialnej⁷⁶. Nie budzi wątpliwości, że w prawie międzynarodowym publicznym obowiązuje przywoływana już norma, potwierdzona w konwencji chicagowskiej z 1944 r., że państwu przysługuje suwerenność w przestrzeni powietrznej rozciągającej się nad ich terytorium.

Podkreślić trzeba, że przyjęcie, iż na podstawie art. 4 ust. 1 Rzym II w stosunku do szkód powstałych na pokładzie samolotu znajdującego się w przestrzeni powietrznej zawsze stosuje się zasadę państwa rejestracji, w żaden sposób nie naruszałoby suwerenności terytorialnej państw ani nie uchylałoby prawu międzynarodowemu publicznemu. Prawodawca unijny, podobnie jak ustawodawcy krajowi, może swobodnie decydować o tym, jakie prawo zastosować w danej sprawie, w odpowiedni sposób dobierając łączniki kolizyjne. Jak się zdaje, z podobnej swobody może on korzystać przy określaniu miejsca powstania szkody na potrzeby ustalenia prawa właściwego. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej odstąpił zresztą od zasady terytorialnej, choć było to motywowane trudnościami dowodowymi, a niekiedy wręcz niemożliwością ustalenia, gdzie miało miejsce zdarzenie wywołujące szkodę, rozstrzygając o jurysdykcji szczególnej dla deliktów w sprawie dotyczącej uszkodzenia rzeczy znajdujących się w transporcie⁷⁷. Nie sięgnął jednak po zasadę bandery, uznając, że miejscem powstania szkody było państwo, do którego przewoźnik morski faktycznie wykonujący przewóz miał dostarczyć towar.

⁷⁶ Proposal for a Regulation of the European Parliament and the Council on the law applicable to non-contractual obligations („ROME II”), COM (2003) 427 final, s. 27.

⁷⁷ Zob. np. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z 27 X 1998 r. w sprawie C-51/97, Zb. Orz. 1998, s. I-06511.

W tym kontekście ciekawego materiału porównawczego może dostarczać inny wyrok wydany na tle problematyki jurysdykcyjnej. W sprawie C-18/02⁷⁸ Trybunał stwierdził, że jeśli szkoda powstała wyłącznie na pokładzie statku morskiego, państwo bandery powinno być traktowane jako miejsce zdarzenia wywołującego szkodę na potrzeby ustalenia jurysdykcji krajowej. W literaturze przywołuje się to rozstrzygnięcie jako potwierdzenie tezy, że zasada bandery decyduje jedynie wtedy, kiedy statek płynie po morzu otwartym⁷⁹. Tymczasem w treści wyroku w ogóle nie pojawił się problem statusu wód, na jakich statek znajdował się w momencie powstania szkody, co mogłoby sugerować, że jest to bez znaczenia⁸⁰.

Niezależnie od art. 4 ust. 2 (prawo, w którym obie strony mają miejsce zwykłego pobytu) i ust. 1 (prawo państwa miejsca powstania szkody) Rzym II, sąd może skorzystać z wyrażonej w art. 4 ust. 3 klauzuli ściślejszego związku, której natura jest dwojaka. W art. 4 ust. 3 zd. 1 wprowadzono klauzulę korygującą, a w art. 4 ust. 3 zd. 2 — wskazanie akcesoryjne⁸¹. Prawodawca unijny wyjaśnił, że znacznie ściślejszy związek z innym państwem może w szczególności polegać na istnieniu wcześniejszego stosunku między stronami, takiego jak umowa, ściśle związanego z danym czynem niedozwolonym. Zgodnie z art. 14 Rzym II strony mogą również dokonać następczego wyboru prawa właściwego w drodze porozumienia zawartego po wystąpieniu zdarzenia powodującego szkodę. Wybór uprzedni dopuszczalny jest wyłącznie w sytuacjach, gdy po obu stronach występują przedsiębiorcy.

Wątpliwości może budzić kwestia, czy roszczenia odszkodowawcze pasażera lub jego krewnych za śmierć lub uszczerbek na zdrowiu skierowane przeciwko przewoźnikowi mają w zakresie dotyczącym ustalenia prawa właściwego charakter umowy i tym samym podlegają kontraktowej normie kolizyjnej zawartej w rozporządzeniu rzymskim I, czy też należy zakwalifikować je jako deliktowe, co będzie wiązało się z zastosowaniem rozporządzenia rzymskiego II. Jak się zdaje, należy odróżnić sytuacje, w których pasażer występuje z roszczeniami przeciwko przewoźnikowi, z którym zawarł umowę (niezależnie od tego, kto faktycznie wykonywał przewóz), od sytuacji, gdy w przewóz zaangażowanych jest dwóch przewoźników — umowny

⁷⁸ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z 5 II 2004 r. w sprawie C-18/02, Zb. Orz. 2004, s. I-01417.

⁷⁹ P. M a n k o w s k i, [przyp. 73], s. 245–246; I. B a c h, [przyp. 70], s. 108. Por. również na tle polskiego ustawodawstwa wyrok SN z 23 V 2013 r., II CSK 250/12, OSNC 2014, nr 1, poz. 8.

⁸⁰ Podobnie A. D i c k i n s o n, [przyp. 70], s. 323.

⁸¹ M. C z e p e l a k, [przyp. 29], pkt 4.38–4.39.

oraz faktyczny — i roszczenia kierowane są przeciwko temu ostatniemu. W tym pierwszym przypadku roszczenia odszkodowawcze powinny zostać zakwalifikowane jako umowne⁸², ponieważ powstanie szkody wiąże się ze stosunkiem umownym, w którym pozostawały strony. Prawo właściwe wskaże wobec tego art. 5 ust. 2 lub 3 Rzym I. Gdyby nawet uznać, że szkoda na osobie mieści się w ramach statutu deliktowego, to ze względu na łączącą przewoźnika i pasażera umowę przewozu lotniczego sąd mógłby skorzystać z akcesoryjnego wskazania z art. 4 ust. 3 Rzym II. Dzięki temu to samo prawo byłoby właściwe zarówno dla umowy o przewóz, jak i dla roszczeń odszkodowawczych.

Inaczej natomiast należy ocenić drugi przypadek. Nie można bowiem uznać, że przewoźnik, który faktycznie wykonywał przewóz, dobrowolnie zaciągnął zobowiązanie w stosunku do pasażera. Z tego względu roszczenia przeciwko niemu powinny zostać zakwalifikowane jako deliktowe. Niemniej sąd może skorzystać z art. 4 ust. 3 Rzym II jako wskazania korygującego (nie będzie to wskazanie akcesoryjne ze względu na brak wcześniejszych stosunków między pasażerem a przewoźnikiem faktycznym) i ostatecznie może się okazać, że odpowiedzialność deliktowa będzie podlegała prawu, które jest właściwe dla umowy łączącej pasażera z przewoźnikiem umownym.

Osobną kwestią pozostaje, jak zakwalifikować roszczenia osób trzecich, które domagają się odszkodowania ze względu na fakt śmierci lub uszczerbku na zdrowiu pasażera. Jeżeli są to ich własne roszczenia niebędące wynikiem zmiany podmiotowej po stronie uprawnionego (na przykład w drodze przelewu), to wydaje się, że prawo właściwe powinno zostać ustalone za pomocą normy deliktowej z rozporządzenia rzymskiego II. Sąd mógłby jednak sięgnąć do zawartej w art. 4 ust. 3 Rzym II klauzuli ściślejszego związku działającej jako wskazanie korygujące i zastosować to samo prawo, które jest właściwe na podstawie kontraktowej normy kolizyjnej dla umowy łączącej poszkodowanego pasażera z przewoźnikiem.

Rozważania te mają jednak ograniczone znaczenie praktyczne, ponieważ w zdecydowanej większości spraw dotyczących odpowiedzialności przewoźników lotniczych za przewóz pasażerów i ich bagażu przed polskimi sądami zastosowanie znajdzie konwencja montrealaska lub konwencja warszawska. Obie te konwencje wyłączają zupełne normy kolizyjne zawarte w rozporządzeniach rzymskich.

⁸² Szerzej na ten temat M. C z e p e l a k, [przyp. 29], pkt 5.18–5.23.

IV. KONWENCYJNY REŻIM PRAWNY UMOWY O PRZEWÓZ LOTNICZY

1. KOLIZYJNA NATURA NORM OKREŚLAJĄCYCH ZAKRES ZASTOSOWANIA PRAWA JEDNOLITEGO

Ograniczone sytuacyjnie prawo jednolite jest stosowane jako część *legis fori* za pośrednictwem niewysłowionej wprost jednostronnej normy kolizyjnej zachowującej status normy konwencyjnej. Podobnie jak jednolita norma merytoryczna stanowi zwykle regulację szczególną wobec prawa krajowego (choć jest stosowana na zasadzie *lex superior*), tak jednostronna norma kolizyjna stanowi *lex specialis* w stosunku do zupełnej normy kolizyjnej ustanowionej w rozporządzeniu rzymskim I lub II. Jej zakres odpowiada sytuacji życiowej uregulowanej przez prawo jednolite. Dyspozycja zawiera z kolei nakaz stosowania prawa sądu, jeśli w okolicznościach faktycznych sprawy występują elementy opisane w łączniku. Łącznik dokładnie odzwierciedla przesłanki zastosowania prawa jednolitego i, co charakterystyczne dla norm jednostronnych, nie służy do ustalenia właściwości prawa państwa, na którego obszarze umiejscowione są relewantne elementy sprawy lub z którym związane są podmiotowo strony stosunku prawnego, lecz wymienia wszystkie sytuacje, w których zastosowane powinno zostać prawo *forum*, a w jego ramach prawo jednolite. Taka jednostronna norma kolizyjna nie nadaje się do przekształcenia w normę zupełną.

Niekiedy w określonym państwie obowiązują kilka praw jednolitych regulujących te same zagadnienia — na przykład konwencja warszawska i konwencja montrealska. Jeśli konkretna sprawa mieści się w zakresie kilku jednostronnych norm kolizyjnych stojących za stosowaniem praw jednolitych i spełnione są łączniki co najmniej dwóch z nich, pojawi się potrzeba rozstrzygnięcia, która jest miarodajna. Odpowiedź nie nastęrcza większych trudności, ponieważ zastosowanie znajdzie norma kolizyjna oparta na tym prawie jednolitym, któremu pierwszeństwo przyznają na przykład — jak ma to miejsce w przewozie lotniczym — odpowiednie klauzule konwencyjne dotyczące konfliktu konwencji.

Wyjaśnienie mechanizmu stosowania prawa jednolitego za pomocą jednostronnej normy kolizyjnej ma kilka niewątpliwych zalet. Po pierwsze, pozostaje w zgodzie z dominującym poglądem, w myśl którego prawo jednolite wyłącza stosowanie zupełnych norm kolizyjnych ustanowionych dla danego zakresu spraw. Po drugie, nie narusza zasady, że każda norma merytoryczna jest stosowana jako prawo właściwe dla określonej sytuacji na podstawie miarodajnej dla niej normy kolizyjnej. Po trzecie, skoro jedno-

stronna norma kolizyjna wyinterpretowana jest z normy określającej zakres zastosowania prawa jednolitego, to ze względu na swój konwencyjny charakter może ona korzystać z pierwszeństwa przed rozporządzeniami rzymskimi I i II⁸³. Odpowiada to zresztą pogładowi, że unifikacji prawa merytorycznego przysługuje pierwszeństwo przed unifikacją norm kolizyjnych⁸⁴. Jednocześnie domyślny charakter jednostronnej normy kolizyjnej nie nakłada na sąd żadnych dodatkowych obowiązków ponad ustalenie, czy sprawa mieści się w zakresie zastosowania prawa jednolitego, i ewentualnie rozstrzygnięcie, która z kilku konwencji jest właściwa. Dzieje się tak dlatego, że taka jednostronna norma kolizyjna, podobnie jak przyjmuje się w kontekście przepisów koniecznego zastosowania, nie wymaga rekonstruowania i ma jedynie domyślny charakter.

2. JURYSDYKCJA KRAJOWA A REŻIM ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH

W państwach-stronach rozstrzygnięcie sprawy podlegającej konwencyjnemu prawu jednolitemu zostanie oparte na tych samych normach merytorycznych, chyba że w którymś z tych państw obowiązuje również inne prawo jednolite, dotyczące tych samych sytuacji faktycznych.

Problem ten ujawnia się w przypadku konwencji warszawskiej i konwencji montrealskiej. Znajdują one zastosowanie do międzynarodowego przewozu lotniczego, przez który należy rozumieć przewóz wykonywany na trasie między dwoma państwami-stronami, jak i przewóz odbywający się na obszarze tylko jednego państwa-strony, jeśli uzgodnione miejsce postoju (może to być nawet kilkumiesięczny pobyt)⁸⁵ znajduje się na terytorium dowolnego innego państwa. Jak wynika z wcześniejszych rozważań, poszczególne państwa mogą zastosować różne normy merytoryczne do tego samego przewozu pasażerów i ich bagażu, dlatego wskazane wydaje się uwzględnienie kwestii jurysdykcyjnej. Jest to uzasadnione również tym, że konwencje regulujące przewóz lotniczy mają, w przeciwieństwie do wielu innych praw jednolitych, hybrydowy charakter: zawierają normy merytoryczne określające konsekwencje prawne poszczególnych stanów faktycznych i jednocześnie ustanawiają jurysdykcję krajową. Sprawę wchodzącą w zakres konwencji warszawskiej z 1929 r. w jednym z jej obowiązujących brzmień lub

⁸³ Wydaje się, że dla uzasadnienia pierwszeństwa zastosowania takiej jednostronnej normy kolizyjnej można powołać art. 25 ust. 1 Rzym I lub art. 28 ust. 1 Rzym II.

⁸⁴ M. C z e p e l a k, [przyp. 29], pkt 1.69.

⁸⁵ Szerzej na ten temat A. K o n e r t, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*, Warszawa 2010, pkt 2.4.3.

konwencji montrealskiej z 1999 r. mogą rozpatrywać sądy tylko tych państw-stron, którym konwencje te przyznają jurysdykcję.

W przypadku przewozu wykonywanego między dwoma państwami, z których jedno jest stroną konwencji warszawskiej w brzmieniu pierwotnym, a drugie konwencji warszawskiej zmienionej protokołem haskim z 1955 r. (bez uprzedniej ratyfikacji konwencji warszawskiej), żadna z konwencji nie znajdzie bezpośrednio zastosowania⁸⁶, niezależnie od tego, do sądów którego państwa trafi spór. Natomiast jeśli oba państwa są stronami konwencji warszawskiej (na przykład Polska i Boliwia), a jedno z nich dodatkowo protokołu haskiego z 1955 r., konwencji guadalajarskiej z 1961 r. i konwencji montrealskiej (Polska), to przy założeniu, że powództwo zostanie wytoczone w którymś z państw-stron konwencji warszawskiej (na przykład w Polsce lub w Boliwii), a przewoźnik nie ma statusu przewoźnika unijnego (co miałyby znaczenie, gdyby jurysdykcję wykonywały sądy państw członkowskich Unii Europejskiej), to zastosowana zostanie konwencja warszawska w pierwotnym brzmieniu⁸⁷. Do odmiennych wniosków należałoby dojść, gdyby przewóz „tam i z powrotem” był wykonywany na obszarze państwa-strony konwencji warszawskiej i protokołu haskiego z 1955 r. (na przykład na Białorusi) z lądowaniem w państwie-stronie konwencji warszawskiej (na przykład w Turkmenistanie), ponieważ zostaną wówczas spełnione przesłanki zastosowania protokołu haskiego z 1955 r. przez sądy związanego nim państwa wylotu i przylotu. Również polskie sądy, gdyby posiadały jurysdykcję, zastosowałyby do przewoźnika spoza Unii Europejskiej protokół haski z 1955 r. Do tego nieintuicyjnego rezultatu prowadzi — pełniący funkcję normy regulującej konflikt konwencji — wspomniany już art. XVIII protokołu haskiego z 1955 r., który nakazuje stosować postanowienia protokołu haskiego z 1955 r. nie tylko w przewozie między umawiającymi się państwami, ale również wtedy, gdy przewóz odbywa się na terytorium jednego państwa-strony protokołu i zostało przewidziane lądowanie na obszarze innego państwa. Należy przyjąć, ponieważ nie wprowadzono zawężenia pojęcia „terytorium innego państwa” do państw niezwiązanych konwencją warszawską, że nawet jeśli lądowanie miało miejsce w państwie-stronie konwencji warszawskiej w pierwotnym brzmieniu, sądy państwa wylotu i przylotu lub innych państw związanych protokołem haskim z 1955 r. nie tylko powinny, ale muszą w granicach przyznanej im jurysdykcji sięgnąć po konwencję warszawską zmienioną przez protokół haski z 1955 r.⁸⁸

⁸⁶ A. Kunert-Diallo, [przyp. 11], s. 35.

⁸⁷ A. Kunert-Diallo, [przyp. 11], s. 35.

⁸⁸ Zob. np. wyrok kanadyjskiego Sądu Najwyższego z 20 XII 1976 r. w sprawie *Montreal Trust Co. et al. v. Canadian Pacific Airlines Ltd.*, [1977] 2 S.C.R. 793: „The ticket served

Gdyby linia lotnicza spoza Unii Europejskiej wykonała przewóz z państwa lub terytorium niezwiązanego żadną konwencją (na przykład Kosowo) do Polski, to nie byłyby spełnione przesłanki zastosowania przez polskie sądy żadnej wiążącej Polskę konwencji lotniczej. Nie znaczy to jednak, że postanowienia konwencji montrealskiej nie mogłyby ostatecznie znaleźć zastosowania. Stałoby się tak, gdyby porządek prawny państwa-strony konwencji montrealskiej (lub ewentualnie porządek prawny innego państwa, którego prawo zostało wskazane jako właściwe) zawierał normę rozszerzającą zakres zastosowania tej konwencji. Norma ta może przybrać dwójaki kształt.

Przede wszystkim może to być wewnątrzsystemowa norma, która nakazuje stosować konwencję montrealską również do innych niż międzynarodowe — w rozumieniu jej art. 1 — przewozów lotniczych. Jeśli zatem norma kolizyjna wskaże jako właściwe prawo sądu (lub prawo innego państwa, które ustanowiło taką normę odsyłającą), konwencja montrealaska zostanie zastosowana na mocy merytorycznego odesłania z prawa właściwego. Wyjątkowo norma odsyłająca może pełnić nie tylko funkcję merytoryczną, ale jednocześnie mieć naturę kolizyjną. W takim ujęciu upodabnia się ona do norm określających zakres zastosowania prawa jednolitego. Prowadzi, przybierając postać jednostronnej normy kolizyjnej, do właściwości prawa sądu, a w jego ramach nakazuje stosować reżim ustanowiony przez konwencję montrealską. Dzięki temu kryteria wskazania kolizyjnego są tożsame (ponieważ wynikają z tego samego przepisu) z merytorycznoprawnymi przesłankami zastosowania konwencji montrealskiej na podstawie odesłania w ramach porządku prawnego państwa sądu. Z pierwszej możliwości, jak się zdaje, skorzystał polski ustawodawca, zamieszczając w prawie lotniczym art. 208 ust. 2 odsyłający w zakresie odpowiedzialności przewoźników lotniczych do postanowień konwencji montrealskiej, a drugą opcję wybrał prawodawca unijny, decydując w art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 2027/97, że odpowiedzialność unijnego przewoźnika lotniczego w odniesieniu do przewozu pasażerów i ich bagażu podlega odpowiednim postanowieniom konwencji montrealskiej dotyczącym tej odpowiedzialności⁸⁹.

Na tle przewozu „tam i z powrotem” z państwa związanego konwencją montrealską i konwencją warszawską w którymś z jej obowiązujących brzmień (na przykład z Polski) z lądowaniem na terytorium państwa-strony

as both passenger ticket and baggage check and the contemplated voyage was from Montreal to Vancouver to Hong Kong to Tokyo and return to Montreal. At the relevant time Canada, unlike the United Kingdom and Japan, was one of the high contracting parties to the Hague Protocol and it is the fact that the round trip began and ended in Canada which makes that the governing document”.

⁸⁹ Zob. poniżej.

konwencji warszawskiej zmienionej protokołem haskim z 1955 r. (na przykład Rosja) wykonanego przez linię lotniczą z tego ostatniego państwa, pojawia się jeszcze jeden problem. Sądy państwa miejsca zamieszkania przewoźnika (sądy rosyjskie) — jurysdykcja przysługuje im zgodnie z art. 28 ust. 1 konwencji warszawskiej — zastosowałyby konwencję warszawską, a sądy państwa wylotu i przylotu (sądy polskie) — jurysdykcję posiadają zgodnie z art. 33 ust. 1 konwencji montrealskiej ze względu na miejsce przeznaczenia przewozu — konwencję montrealską na podstawie jej art. 55. Z powodu niskich limitów odpowiedzialności prawdopodobieństwo, że powód skierowałby roszczenia do sądu państwa związanego wyłącznie konwencją warszawską, jest niewielkie, ale nie eliminuje to wątpliwości na etapie ustalania możliwości stwierdzenia wykonalności przez sądy państwa przynależności przewoźnika (sądy rosyjskie) orzeczenia wydanego w państwie, którego sąd zastosował konwencję montrealską (w Polsce).

Problemem związanym z jednoczesnym obowiązywaniem kilku konwencji ujednoclicających lub kilku tekstów prawa jednolitego regulujących te same kwestie i wiążących różne państwa próbowali sobie poradzić twórcy konwencji ustanawiających jednolite normy merytoryczne regulujące przewóz osób i bagażu kolejami. Artykuł 60 konwencji międzynarodowej o przewozie osób i bagażu kolejami żelaznymi, podpisanej w Bernie dnia 23 października 1924 r.⁹⁰, zawierał jedynie ogólną wzmiankę o trybie zwołania konferencji mającej na celu rewizję konwencji. Jednakże już zmieniająca ją konwencja międzynarodowa o przewozie osób i bagażu kolejami żelaznymi (K.M.O.), (z dwoma załącznikami), podpisana w Rzymie dnia 23 listopada 1933 r.⁹¹, w art. 60 § 2 stanowiła, że wejście w życie nowej konwencji, będącej wynikiem konferencji rewizyjnej, powoduje uchycenie poprzedniej konwencji nawet w stosunku do tych umawiających się państw, które nie ratyfikowały nowej konwencji. Dzięki temu w określonym czasie obowiązywać mogła tylko jedna konwencja dotycząca przewozu osób i bagażu. Eliminowało to problem konfliktu zobowiązań międzynarodowych państw, a w szczególności usuwało niepewność co do charakteru relacji łączącej państwo wiążące się również późniejszą konwencją z państwem pozostającym stroną jedynie wcześniejszej konwencji. Automatyczna utrata mocy wiążącej przez wcześniejszą konwencję stanowiła jednocześnie silną zachętę do przyjęcia późniejszej konwencji.

Z tego rozwiązania skorzystano i w późniejszym okresie, przyjmując kolejne konwencje o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) w 1952 r.

⁹⁰ Dz. U. z 1928 r., nr 73, poz. 665.

⁹¹ Dz. U. z 1938 r., nr 35, poz. 300.

(art. 66 § 2)⁹², w 1961 r. (art. 68 § 2)⁹³, w 1970 r. (art. 64 § 2)⁹⁴. Konwencja dodatkowa do konwencji międzynarodowej o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) z dnia 25 lutego 1961 r. dotycząca odpowiedzialności kolei za śmierć i zranienie podróżnych oraz protokoły A i B, sporządzone w Bernie dnia 26 lutego 1966 r.⁹⁵, doprowadziły do częściowego zerwania ze stanem jednolitości reżimu prawnego. W dniu 9 maja 1980 r. podpisana została w Bernie konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF)⁹⁶, do której w charakterze załącznika A dołączone zostały przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu osób i bagażu kolejami (CIV). Konwencja ta ani zmieniające ją protokoły⁹⁷ nie zawierają postanowienia analogicznego do art. 60 § 2 konwencji z 1933 r.

V. REGULACJA ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO W UNII EUROPEJSKIEJ

1. GENEZA REGULACJI

Rozporządzenie nr 2027/97 jest podstawowym unijnym aktem prawnym dotyczącym przewozu lotniczego. W istotny sposób wpływa ono na kształt regulacji kolizyjnej odpowiedzialności przewoźników lotniczych oraz na to, jakie normy merytoryczne znajdują zastosowanie przed sądami państw członkowskich Unii Europejskiej.

⁹² Konwencje międzynarodowe o przewozie towarów kolejami (CIM) oraz o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV), podpisane w Bernie dnia 25 X 1952 r., wraz z protokołami dodatkowymi, Dz. U. z 1956 r., nr 57, poz. 259 zał. ze zm.

⁹³ Konwencja międzynarodowa o przewozie towarów kolejami (CIM), konwencja międzynarodowa o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV), protokół dodatkowy do konwencji międzynarodowych o przewozie towarów kolejami (CIV) oraz o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV), podpisanych w Bernie dnia 25 II 1961 r., Dz. U. z 1964 r., nr 44, poz. 300 zał. ze zm.

⁹⁴ Konwencja międzynarodowa o przewozie towarów kolejami (CIM), konwencja międzynarodowa o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) i protokół dodatkowy do konwencji międzynarodowych o przewozie kolejami towarów (CIM) oraz osób i bagażu (CIV), Dz. U. z 1975 r., nr 10, poz. 57 zał. uzup.

⁹⁵ Dz. U. z 1973 r., nr 7, poz. 46 zał.

⁹⁶ Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzona w Bernie dnia 9 V 1980 r., Dz. U. z 1985 r., nr 34, poz. 158 zał. ze zm.

⁹⁷ Protokół 1990 oraz poprawki, przyjęte w Bernie dnia 20 XII 1990 r., do konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 V 1980 r., Dz. U. z 1997 r., nr 37, poz. 225, oraz Protokół z dnia 3 VI 1999 r. wprowadzający zmiany do konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 V 1980 r., Dz. U. z 2007 r., nr 100, poz. 674.

Zdaniem A. Kunert-Diallo rozporządzenie nr 2027/97 pierwotnie znajdowało zastosowanie jedynie do przewozów międzynarodowych wykonywanych przez przewoźników wspólnotowych (obecnie: unijnych), dopiero nowelizacja dokonana przez rozporządzenie nr 889/2002 rozciągnęła unijną regulację na loty krajowe w państwach członkowskich⁹⁸. Do takiego wniosku skłoniło ją porównanie art. 1 rozporządzenia nr 2027/97 w wersji przed zmianą i po zmianie. Obecnie art. 1 zd. 2 rozporządzenia nr 2027/97 stanowi, że rozporządzenie to rozszerza stosowanie przepisów konwencji montrealskiej również w odniesieniu do przewozów lotniczych wewnętrznych każdego państwa członkowskiego. W pierwotnym tekście brak było jakiegokolwiek wzmianki na temat przewozów krajowych, a art. 2 ust. 2 rozporządzenia przewidywał, że pojęcia, których definicji nie podano w ust. 1, są równoważne pojęciom użytym w konwencji warszawskiej.

Takie stanowisko jest jednak błędne. Wspólnota Europejska, przyjmując w 1997 r. rozporządzenie nr 2027/97, ustanowiła za pomocą norm merytorycznych jednolity, wyższy niż wynikający z konwencji warszawskiej w każdym z jej obowiązujących tekstów, reżim odpowiedzialności przewoźników wspólnotowych za przewóz pasażerów w zakresie szkód na osobie (śmierć lub zranienie⁹⁹ pasażera). Rozporządzenie nie wprowadzało przy tym żadnego zróżnicowania ze względu na umowną trasę przewozu ani nie przewidywało dalszych, innych niż wspólnotowy status przewoźnika, przesłanek zastosowania. Obejmowało tym samym wszystkie przewozy wykonywane przez przewoźników wspólnotowych — wewnątrzspółnotowe, międzynarodowe, jak i krajowe¹⁰⁰. W związku z tym, że państwa członkowskie pozostały stronami konwencji warszawskiej, która posługiwała się odpowiednio zdefiniowanym kryterium międzynarodowego przewozu, przewozy wewnątrzspółnotowe i międzynarodowe realizowane przez przewoźników wspólnotowych mogły jednocześnie być konwencyjne lub niekonwencyjne, co miało (i nadal ma) znaczenie w zakresie nieuregulowanym przez rozporządzenie nr 2027/97 i konwencję montrealską.

W 1999 r. podpisana została konwencja montrealaska. Ustanowiony przez nią reżim odpowiedzialności przewoźników lotniczych za przewóz pasażerów był zgodny z rozwiązaniami przyjętymi w rozporządzeniu nr 2027/97.

⁹⁸ A. Kunert-Diallo, [przyp. 11], s. 78.

⁹⁹ Tak oficjalne tłumaczenia, choć lepiej, jak się zdaje, byłoby mówić o uszczerbku na zdrowiu.

¹⁰⁰ Tak np. Proposal for a Council Regulation (EC) on air carrier liability in case of accidents, COM (95) 724 final, s. 8; Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) N° 2027/97 on air carrier liability in the event of accidents, COM (2000) 340 final, s. 2, 4.

Wspólnota Europejska podjęła wobec tego decyzję¹⁰¹ o związaniu się konwencją montrealską. Kompetencja Wspólnoty obejmująca dotychczas odpowiedzialność za śmierć i zranienie pasażera została poszerzona o odpowiedzialność za bagaż oraz opóźnienie. W tych granicach moc wiążąca konwencji montrealskiej wynika z aktu zatwierdzenia jej przez Wspólnotę. W pozostałym zakresie niezbędne było dokonanie ratyfikacji przez poszczególne państwa członkowskie¹⁰².

Po wejściu w życie konwencji montrealskiej w stosunku do Wspólnoty zasady odpowiedzialności przewoźników wspólnotowych za śmierć lub zranienie pasażera ustanowione przez rozporządzenie nr 2027/97 utraciłyby znaczenie w zakresie zastosowania tej konwencji. Skłoniło to prawodawcę wspólnotowego do tego, by całkowicie usunąć merytoryczną regulację odpowiedzialności z rozporządzenia nr 2027/97 i objąć pozostałe, niekonwencyjne w rozumieniu konwencji montrealskiej, przewozy wykonywane przez przewoźników wspólnotowych ustanowionym w konwencji montrealskiej reżimem odpowiedzialności za przewóz pasażerów i — w związku z poszerzeniem kompetencji Wspólnoty — ich bagażu (kwestia odpowiedzialności za opóźnienie została wyłączona do rozporządzenia nr 261/2004). W tym celu w art. 3 ust. 1 zmienionego rozporządzenia zamieszczona została stosowna norma odsyłająca. Stanowi ona, że „odpowiedzialność przewoźnika lotniczego Wspólnoty w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu podlega postanowieniom Konwencji montrealskiej określającym tę odpowiedzialność”. Pozwoliło to, mimo różnych podstaw prawnych, utrzymać pierwotną jednolitość zasad odpowiedzialności przewoźników wspólnotowych za śmierć lub zranienie pasażera, niezależnie od umownej trasy przewozu. Warto w tym miejscu odnotować, że

¹⁰¹ Decyzja Rady z dnia 5 IV 2001 r. w sprawie zawarcia przez Wspólnotę Europejską Konwencji w sprawie ujednoczenia niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (Konwencja montrealaska), Dz. Urz. UE z 18 VII 2001 r., L 194, s. 38. Dokument zatwierdzenia został złożony w dniu 29 IV 2004 r., a konwencja weszła w życie w stosunku do Wspólnoty w zakresie przysługujących jej kompetencji 28 VI 2004 r.

¹⁰² Polska nie dokonała ratyfikacji konwencji montrealskiej równoległe ze Wspólnotą Europejską i dokumenty ratyfikacyjne złożyła dopiero 17 I 2006 r. W stosunku do Polski konwencja weszła w życie 18 III 2006 r., ale oświadczenie rządowe z dnia 16 X 2006 r. (a więc wydane już po wejściu w życie w stosunku do Polski konwencji zgodnie z zasadami prawa międzynarodowego publicznego) w sprawie mocy obowiązującej Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 V 1999 r. oraz sam tekst konwencji wraz z polskim przekładem zostały ogłoszone w Dzienniku Ustaw dopiero 1 III 2007 r. (Dz. U. nr 37, poz. 235 i 236). Ta wielce naganna praktyka polskiego ustawodawcy rodzi poważne wątpliwości co do dnia, od którego konwencja montrealaska w zakresie, w jakim kompetencja do związania się nią przysługiwała Polsce, wiąże w stosunkach prywatnoprawnych. Wydaje się, że najwcześniejszą datą jest dzień 16 III 2007 r. Zob. uzasadnienie i literatura przywołana w przyp. 61.

na tak ogólnie sformułowane odesłanie w art. 3 ust. 1 prawodawca unijny zdecydował się wbrew propozycji Komisji Europejskiej, która w swoim projekcie chciała, by w znowelizowanym art. 3 ust. 1 (dotyczącym odpowiedzialności za szkodę na osobie pasażera) i w proponowanym art. 3a rozporządzenia nr 2027/97 (dotyczącym między innymi odpowiedzialności za bagaż) wyraźnie wymienione zostały odpowiednie przepisy konwencji montrealskiej.

2. CHARAKTER PRAWNY ODEŚLANIA Z ART. 3 UST. 1 A ART. 1 ROZPORZĄDZENIA NR 2027/97

Artykuł 3 ust. 1 rozporządzenia nr 2027/97 należy interpretować w dwojaki sposób. Z jednej strony w odniesieniu do odpowiedzialności przewoźników unijnych za przewóz pasażerów i ich bagażu potwierdza on obowiązek stosowania konwencji montrealskiej w zakresie jej zastosowania. Z drugiej zaś nakazuje, niosąc tym samym konkretną treść normatywną, rozszerzyć konwencyjny reżim odpowiedzialności za przewóz pasażerów i ich bagażu na pozostałe przewozy (podkreślenia wymaga, że odesłaniem z rozporządzenia nr 2027/97 nie są objęte umowy przewozu ładunku) wykonywane przez przewoźników unijnych. Chodzi tu w szczególności o przewozy krajowe oraz tę część przewozów międzynarodowych, które nie mieszczą się w ramach konwencji montrealskiej.

Przeprowadzenie powyższej dystynkcji uzasadnione jest tym, że konwencja montrealaska w zakresie, w jakim spełnione są przesłanki jej zastosowania, obowiązuje własną mocą na skutek zatwierdzenia jej przez Wspólnotę, a nie na podstawie art. 3 ust. 1 rozporządzenia. Wykładni tej nie przeczy art. 1 rozporządzenia, w myśl którego: „Niniejsze rozporządzenie wprowadza w życie odpowiednie postanowienia konwencji montrealskiej w odniesieniu do przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną i ustanawia określone przepisy uzupełniające. Rozszerza ono stosowanie tych przepisów również w odniesieniu do przewozów lotniczych wewnętrznych każdego państwa członkowskiego”. Przepis ten określa jedynie cele rozporządzenia, choć czyni to w niezbyt precyzyjny, a w pewnym stopniu nawet mylący sposób. „Wprowadzanie w życie odpowiednich postanowień konwencji montrealskiej” może bowiem sugerować, że postanowienia konwencji montrealskiej regulujące odpowiedzialność przewoźników lotniczych nie znalazłyby zastosowania bez odpowiedniego aktu implementacji do unijnego porządku prawnego¹⁰³.

¹⁰³ Pod tym względem poprawniej sformułowany był art. 1 projektu rozporządzenia nowelizującego rozporządzenie 2027/99. Artykuł 1 ust. 1 projektu zawierał ogólne sformułowanie, że rozporządzenie to ustanawia zobowiązania wspólnotowych przewoźników lotni-

Ponadto art. 1 zd. 1 odczytywany łącznie z art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 2027/97 umożliwia ustalenie, w jakim zakresie Unia Europejska posiada wewnętrzną kompetencję prawodawczą. Choć ma to niewielkie praktyczne znaczenie, wątpliwości może budzić, czy w odniesieniu do odpowiedzialności za wykonywany przez przewoźników nieunijnych konwencyjny w rozumieniu konwencji montrealskiej przewóz pasażerów i ich bagażu konwencja montrealaska jest stosowana przez państwa członkowskie na skutek zatwierdzenia jej przez Wspólnotę Europejską, w wyniku ratyfikacji przez państwa członkowskie czy też na mocy obu tych aktów. Nie wglębiając się w problematykę kompetencji zewnętrznych Unii Europejskiej i ich wyłącznego lub nie charakteru, wystarczy zauważyć, że w deklaracji dołączonej przez Wspólnotę Europejską do złożonego w dniu 29 kwietnia 2004 r. aktu zatwierdzenia konwencji montrealskiej wskazano ogólnie, bez wprowadzania jakiegokolwiek doprecyzowania uwzględniającego status przewoźników, że kompetencja Wspólnoty obejmuje między innymi odpowiedzialność z tytułu szkody poniesionej w razie śmierci lub zranienia pasażera i z tytułu szkody spowodowanej przez opóźnienie oraz przez zniszczenie, utratę, uszkodzenie lub opóźnienie w przewozie bagażu. Dalej stwierdzono, że w tych granicach to do Wspólnoty należy zaciągnięcie zobowiązań zewnętrznych (kompetencja zewnętrzna).

Zdecydowanie więcej wątpliwości budzi art. 1 zd. 2 rozporządzenia nr 2027/97. Informuje on, że rozporządzenie rozszerza stosowanie przepisów konwencji montrealskiej w odniesieniu do przewozów lotniczych wewnętrznych każdego państwa członkowskiego. Takie określenie celu regulacji jest jednocześnie za wąskie i za szerokie¹⁰⁴. Za wąskie z tego powodu, że art. 3 ust. 1 rozciąga montrealski reżim odpowiedzialności za przewóz pasażerów i ich bagażu na wszystkie przewozy realizowane przez przewoźników unijnych, a więc nie tylko przewozy krajowe w państwach członkowskich (co wynikałoby z art. 1 zd. 2 rozporządzenia), ale również międzynarodowe niekonwencyjne w rozumieniu konwencji montrealskiej. Za szerokie dlatego, że z żadnego innego przepisu rozporządzenia nie wynika, by przewoźnicy

czych w odniesieniu do odpowiedzialności za szkodę poniesioną przez pasażera w razie śmierci lub uszczerbku na zdrowiu. Nie było mowy o wprowadzaniu w życie postanowień konwencji montrealskiej.

¹⁰⁴ Podobnie jak w przypadku art. 1 zd. 1 rozporządzenia, poprawniej sformułowana była propozycja przedstawiona przez Komisję Europejską. Artykuł 1 ust. 2 projektu wyraźnie stwierdzał, że rozporządzenie rozszerza niektóre postanowienia konwencji montrealskiej tak, by obejmowały one wszystkie przewozy osób i ich bagażu wykonywane przez przewoźników wspólnotowych. Jasne więc było, że chodzi nie tylko o przewozy krajowe, lecz także o międzynarodowe niepodlegające konwencji montrealskiej, jak również nie było wątpliwości, że regulacją objęci są tylko przewoźnicy wspólnotowi.

spoza Unii wykonujący przewozy krajowe w państwach członkowskich (co w praktyce nie będzie miało miejsca ze względu na regulację międzynarodowego publicznego prawa lotniczego) mieli odpowiadać na zasadach ustanowionych w konwencji montrealskiej. Do tych przewozów reżim montrealski nie znalazłby zastosowania, przynajmniej na podstawie rozporządzenia (podstawą może być w razie jurysdykcji polskich sądów i właściwości prawa polskiego art. 208 ust. 2 prawa lotniczego). Ku takiemu wnioskowi skłania też redakcja art. 6 ust. 3 rozporządzenia, który stanowi, że: „W przypadku kiedy całość przewozu jest dokonywana przez przewoźnika lotniczego Wspólnoty, granice [odpowiedzialności — przyp. Ł.D.] wskazane zgodnie z obowiązkiem dostarczenia informacji [...] są granicami ustalonymi niniejszym rozporządzeniem, chyba że przewoźnik lotniczy Wspólnoty dobrowolnie stosuje wyższe granice. W przypadku całości przewozu dokonywanego przez niewspólnotowego przewoźnika lotniczego ust. 1 i 2 [obowiązki informacyjne — przyp. Ł.D.] stosuje się jedynie do przewozów z lub na terenie Wspólnoty”¹⁰⁵. Przepis ten milczy na temat treści informacji dotyczącej odpowiedzialności przewoźników nieunijnych za krajowe przewozy, chociaż wyraźnie określa ją w odniesieniu do przewoźników unijnych.

3. WPLYW ROZPORZĄDZENIA NR 2027/97 NA KOLIZJĘ PRAW W PRAWIE POLSKIM

Prawo unijne przez odesłanie w art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 2027/97 doprowadziło do znacznego ograniczenia przypadków, w których w Polsce jest stosowana konwencja warszawska. Jednocześnie spowodowało, że regulacja odpowiedzialności przewoźników lotniczych za przewóz pasażerów i ich bagażu uległa dalszemu skomplikowaniu. Prawo właściwe jest obecnie ustalane nie tylko na podstawie norm określających zakres zastosowania poszczególnych konwencji lotniczych oraz powszechnych norm kolizyjnych, ale też z uwzględnieniem rozporządzenia nr 2027/97.

Nie ulega wątpliwości, że art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 2027/97 pełni funkcję merytorycznej normy odsyłającej, określając w ramach unijnego porządku prawnego i porządków prawnych państw członkowskich, jaki reżim prawny powinien zostać zastosowany do odpowiedzialności przewoźników unijnych za przewóz pasażerów i ich bagażu. Ale normy prawa merytorycznego stosowane są dopiero wtedy, kiedy normy kolizyjne wskażą prawo właściwe. Już pobieżna analiza art. 5 ust. 2 lub 3 Rzym I prowadzi do wnios-

¹⁰⁵ Do polskiego tłumaczenia rozporządzenia wkraśl się błąd. Jak wynika z innych wersji językowych, obowiązki informacyjne ciążyą na przewoźnikach nieunijnych nie tylko wtedy, gdy wykonują oni loty „z” lub „na terenie” Unii, ale też „do” Unii.

ku, że w stosunku do pasażerów mających miejsce zwykłego pobytu poza Unią Europejską, pod warunkiem że w tym samym państwie znajduje się miejsce wyjazdu lub miejsce przeznaczenia, a także wtedy, kiedy miejsce wyjazdu lub przeznaczenia położone jest poza Unią Europejską i strony dokonały skutecznego wyboru prawa państwa niebędącego państwem członkowskim, zastosowane powinno zostać prawo państwa trzeciego, w którym rozporządzenie nr 2027/97 nie obowiązuje. Do właściwości prawa państwa trzeciego może również doprowadzić rozporządzenie rzymskie II.

Gdyby zatem przyjąć, że art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 2027/97 nie ma kolizyjnej natury, konwencja montrealska mogłaby na jego podstawie znaleźć zastosowanie tylko do tych niekonwencyjnych w rozumieniu konwencji montrealskiej przewozów wykonywanych przez przewoźników unijnych, które nie mieszczą się w zakresie konwencji warszawskiej i dla których właściwe byłoby prawo jednego z państw członkowskich Unii Europejskiej. Trudno bowiem byłoby uzasadnić pierwszeństwo stosowania merytorycznej normy odsyłającej z art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 2027/97 przed reżimem ustanowionym w konwencji warszawskiej, skoro art. 3 ust. 1 byłby wprowadzany za pośrednictwem zupełnej normy kolizyjnej z rozporządzenia rzymskiego I lub II, która w płaszczyźnie konfliktu norm kolizyjnych ustępuje miejsca jednostronnej normie kolizyjnej wyinterpretowanej z normy określającej zakres zastosowania konwencji warszawskiej. Jeszcze bardziej dyskusyjne byłoby stosowanie art. 3 ust. 1 mimo właściwości prawa państwa trzeciego. Wydaje się wobec tego, że konwencja montrealska na mocy merytorycznego odesłania z art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 2027/97 powinna być stosowana przez sądy państw członkowskich niezależnie od tego, jakie prawo byłoby właściwe zgodnie z rozporządzeniem rzymskim I lub II. Wyjaśnienia wymaga jednak, jaki mechanizm prawa prywatnego międzynarodowego umożliwi osiągnięcie tego celu.

Artykuł 3 ust. 4 Rzym I w odniesieniu do zobowiązań umownych (podobną regulację można znaleźć w art. 14 ust. 3 Rzym II) wprowadza kategorię unijnych przepisów bezwzględnie wiążących. Przepis ten stanowi, że w przypadku gdy wszystkie inne elementy stanu faktycznego w chwili dokonywania wyboru prawa właściwego są zlokalizowane w jednym lub więcej państwach członkowskich, dokonany przez strony wybór prawa właściwego innego niż prawo państwa członkowskiego nie narusza stosowania przepisów prawa wspólnotowego, których nie można wyłączyć w drodze umowy. Regulacji tej nie można jednak zastosować bezpośrednio do art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 2027/97, ponieważ dotyczy ona wyłącznie sytuacji, gdy strony dokonały wyboru prawa. Tymczasem w sprawach, które mieszczą się w zakresie merytorycznego odesłania z rozporządzenia

nr 2027/97, prawo państwa trzeciego może być właściwe również na podstawie wskazania dokonanego przez normę kolizyjną. Ponadto zakres zastosowania art. 3 ust. 4 Rzym I ograniczony jest wyłącznie do wewnątrzunijnych stanów faktycznych, powiązanych z kilkoma państwami członkowskimi, podczas gdy w przypadku przewozu lotniczego często będą to sytuacje, w których niektóre okoliczności (na przykład miejsce wylotu lub przylotu) będą zlokalizowane poza obszarem Unii Europejskiej.

Artykuł 9 ust. 2 Rzym I (art. 16 Rzym II) stanowi podstawę do stosowania przez sądy państw członkowskich obowiązujących w nich norm prawa merytorycznego, mimo że zgodnie z normami kolizyjnymi właściwe jest prawo innego państwa. Normy te noszą nazwę „przepisów wymuszających swoje zastosowanie”. Rozporządzenie definiuje je jako „przepisy, których przestrzeganie uważane jest przez państwo za tak istotny element ochrony jego interesów publicznych, takich jak organizacja polityczna, społeczna lub gospodarcza, że znajdują one zastosowanie do stanów faktycznych objętych ich zakresem bez względu na to, jakie prawo jest właściwe dla umowy zgodnie z niniejszym rozporządzeniem”. Nie wydaje się, by reżim odpowiedzialności przewoźników lotniczych za przewóz osób i ich bagażu ustanowiony w konwencji montrealskiej stanowił element ochrony interesów publicznych, skoro państwa członkowskie Unii Europejskiej pozostają stronami konwencji warszawskiej z jej niskimi limitami odpowiedzialności i nadal ją stosują¹⁰⁶. Gdyby zaaprobować taką kwalifikację, jako normy koniecznego zastosowania stosowane byłyby wszystkie zawarte w konwencji montrealskiej uregulowania odnoszące się do odpowiedzialności za przewóz pasażerów i ich bagażu. Warto również zauważyć, że zgodnie z przekonującym stanowiskiem prezentowanym w polskiej doktrynie „przepisy wymuszające swoje zastosowanie” stosowane są za pośrednictwem mechanizmu kolizyjnego — jednostronnych niewysłownych wprost norm kolizyjnych prowadzących do właściwości *legis fori*¹⁰⁷.

Wydaje się, że art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 2027/97 należy traktować podobnie jak normy określające zakres zastosowania prawa jednolitego. Konstytuuje on nie tylko merytoryczną normą odsyłającą, ale równocześnie ma kolizyjną naturę, dzięki czemu możliwe jest zrekonstruowanie na jego podstawie jednostronnej normy kolizyjnej. Norma ta w zakresie odpowiedzialności przewoźników unijnych za przewóz pasażerów i ich bagażu niepodlegający konwencji montrealskiej prowadziłaby do stosowania posta-

¹⁰⁶ Inaczej A. Dickinson, [przyp. 70], s. 635.

¹⁰⁷ A. Maćczyński, *Nowelizacja...*, [przyp. 31], s. 120; M. Czepelak, [przyp. 29], pkt 7.49.

nowień tej konwencji jako części *legis fori* państwa członkowskiego, które go sądy wykonują jurysdykcję. Zgodnie z art. 23 Rzym I, który przewiduje, że z wyjątkiem art. 7, rozporządzenie rzymskie I nie uchybia stosowaniu przepisów prawa wspólnotowego, które w odniesieniu do kwestii szczególnych ustanawiają normy kolizyjne odnoszące się do zobowiązań umownych, taka jednostronna norma kolizyjna korzystałaby z pierwszeństwa przed art. 5 ust. 2 lub 3 tego rozporządzenia. Podobnie byłoby w sprawach, dla których prawo właściwe ustalane jest na podstawie rozporządzenia rzymskiego II. Artykuł 27 Rzym II stanowi, że rozporządzenie to nie uchybia stosowaniu przepisów prawa wspólnotowego, które w odniesieniu do kwestii szczególnych ustanawiają normy kolizyjne odnoszące się do zobowiązań pozaumownych. Jednostronnej normie kolizyjnej wyinterpretowanej z art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 2027/97 przysługiwałoby również pierwszeństwo w stosunku do jednostronnych norm kolizyjnych wynikających z norm określających zakres zastosowania konwencji warszawskiej i nakazujących jej zastosowanie. Wynikałoby to z zasady *lex posterior*.

4. REŻIMY ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH W UNII EUROPEJSKIEJ

Przed sądami państw członkowskich Unii Europejskiej przewoźnicy unijni niezależnie od umownej trasy przewozu ponoszą odpowiedzialność za przewóz pasażerów i ich bagażu według zasad ustanowionych w konwencji montrealskiej. Konwencja ta jest bezpośrednio stosowana do przewozów międzynarodowych objętych jej zakresem oraz pośrednio, na mocy odesłania z rozporządzenia nr 2027/97, do pozostałych przewozów międzynarodowych oraz do przewozów krajowych. Konwencyjną regulację uzupełniają unijne przepisy dotyczące między innymi wypłaty zaliczek na poczet odszkodowania (art. 5 rozporządzenia nr 2027/97), zasad odszkodowania i pomocy pasażerom w przypadku odmowy przyjęcia pasażera na pokład, odwołania lub dużego opóźnienia lotu (rozporządzenie nr 261/2004), a także obowiązków informacyjnych (art. 6 rozporządzenia nr 2027/97). Tylko wyjątkowo co do kwestii nieuregulowanych ani w konwencji montrealskiej, ani w prawie unijnym właściwe będą przepisy krajowe wskazane za pomocą norm kolizyjnych.

W przypadku gdy konwencja montrealaska jest stosowana na podstawie odesłania, może pojawić się kwestia pomocniczej właściwości konwencji warszawskiej obowiązującej w państwie członkowskim *forum*. Przykładowo przed nowelizacją wprowadzoną przez rozporządzenie nr 889/2002 konwencja warszawska mimo obowiązywania merytorycznej wspólnotowej regula-

cji znajdowała zastosowanie do odpowiedzialności przewoźników wspólnotowych za międzynarodowy w jej rozumieniu przewóz pasażerów w odniesieniu do terminu przedawnienia roszczeń¹⁰⁸. Obecnie w świetle tego, że art. 3 ust. 1 rozporządzenia odsyła w sposób ogólny do postanowień konwencji montrealskiej określających odpowiedzialność za przewóz pasażerów i ich bagażu, kwestia ta, jak się zdaje, podlega konwencji montrealskiej.

Poza problematyką odpowiedzialności przewoźników unijnych za przewóz pasażerów i ich bagażu, konwencja warszawska w granicach swojej właściwości, o ile nie obowiązują inne szczególne regulacje unijne, znajdzie również zastosowanie między innymi do odpowiedzialności przewoźników unijnych za przewóz ładunku, w zakresie dokumentów podróży i wymaganej ich treści, a także jurysdykcji krajowej. Jeśli okaże się, że przewóz wykonywany przez przewoźnika unijnego nie może zostać zakwalifikowany jako konwencyjny w rozumieniu konwencji warszawskiej, to miarodajne będą przepisy proceduralne *forum* oraz przepisy prawa właściwego wskazanego za pomocą norm kolizyjnych.

Przewoźnicy spoza Unii Europejskiej ponoszą odpowiedzialność za przewóz pasażerów i ich bagażu zgodnie z zasadami ustanowionymi przez wiążącą państwo członkowskie *forum* konwencją montrealską i konwencją warszawską w zakresie ich zastosowania. Limity i zasady odpowiedzialności ustanowione w konwencji warszawskiej mogą jednak zostać zmodyfikowane za pomocą zawartych przez linie lotnicze porozumień, o ile odpowiednie ich postanowienia zostały włączone do umów przewozu. W pewnych sytuacjach prawo unijne wkracza w sferę właściwości konwencji, nakładając na przewoźników spoza Unii obowiązki informacyjne oraz określając zasady odpowiedzialności i ustanawiając obowiązek pomocy pasażerom w przypadku odmowy przyjęcia pasażera na pokład, odwołania lub dużego opóźnienia lotu. W kwestiach nieuregulowanych przez konwencje i prawo unijne lub w sprawach niemieszczących się w ramach żadnej z konwencji sądy stosują prawo krajowe wskazane za pomocą norm kolizyjnych.

Hybrydowa konstrukcja normatywna, mimo jednolitego merytorycznie reżimu odpowiedzialności przewoźników unijnych za przewóz pasażerów i ich bagażu, pociąga za sobą konkretne konsekwencje praktyczne. Można to dobrze zobrazować na przykładzie jurysdykcji krajowej. Jeśli przewoźnik unijny wykonuje przewóz, do którego konwencja montrealaska stosowana jest jedynie na podstawie odesłania z rozporządzenia nr 2027/97, sądy państw członkowskich nie będą mogły na podstawie art. 33 tej konwencji ustanowić

¹⁰⁸ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z 22 X 2009 r. w sprawie C-301/08, Zb. Orz. 2009, s. I-10185.

swojej jurysdykcji¹⁰⁹. Wynika to stąd, że art. 3 ust. 1 nie odsyła do stosowania norm jurysdykcyjnych, lecz jedynie do merytorycznych postanowień dotyczących odpowiedzialności. Relewantne wobec tego będą krajowe normy jurysdykcyjne, normy jurysdykcyjne zawarte w rozporządzeniu brukselskim I¹¹⁰ (od 10 stycznia 2015 r. — w rozporządzeniu nr 1215/2012)¹¹¹ lub w konwencji warszawskiej.

Te ostatnie znajdują zastosowanie, jeśli przewóz z punktu widzenia sądu rozpatrującego sprawę podlega konwencji warszawskiej¹¹². W pozostałych przypadkach w stosunku do pozwanych mających miejsce zamieszkania na obszarze Unii Europejskiej rozstrzygnięcia jurysdykcyjnego dostarczy rozporządzenie brukselskie I, a w odniesieniu do pozwanych z państw trzecich — przepisy krajowe lub konwencje międzynarodowe. Możliwa jest więc paradoksalna sytuacja, w której sąd jednego państwa członkowskiego stwierdzi swoją jurysdykcję lub jej brak na podstawie konwencji warszawskiej w którymś z jej obowiązujących brzmień, a sąd innego państwa członkowskiego w tej samej sprawie sięgnie do rozporządzenia brukselskiego I.

VI. WŁAŚCIWOŚĆ PRAWA POLSKIEGO I STOSOWANIE ART. 208 UST. 2 PRAWA LOTNICZEGO

W wąskim zakresie, w jakim nie znajdują zastosowania jednolite konwencyjne normy określające zasady odpowiedzialności przewoźników lotniczych za przewóz pasażerów i ich bagażu stosowane bezpośrednio lub na mocy odesłania z rozporządzenia nr 2027/97, prawo właściwe ustalone jest na podstawie norm kolizyjnych zasadniczo zawartych w rozporządzeniach rzymskich I lub II. Jeśli doprowadzą one do właściwości prawa polskiego,

¹⁰⁹ Tak samo będzie w przypadku państw-stron konwencji montrealskiej, które nie należą do Unii Europejskiej, ale pamiętać trzeba, że w postępowaniu przez ich sądami nie pojawi się problem bezpośredniego stosowania rozporządzenia nr 2027/97, które w państwach trzecich nie obowiązuje. Oczywiście nie znaczy to, że reżim odpowiedzialności za przewóz pasażerów i ich bagażu ustanowiony w tym rozporządzeniu nie zostanie pośrednio zastosowany jako część właściwego dla sprawy prawa jednego z państw członkowskich lub też na skutek inkorporacji jako klauzuli umownej (zob. poniżej).

¹¹⁰ Rozporządzenie Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 XII 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych, Dz. Urz. UE z 16 I 2001 r., L 12, s. 1–23; dalej: rozporządzenie brukselskie I (Bruksela I).

¹¹¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2012 z dnia 12 XII 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (wersja przekształcona), Dz. Urz. UE z 20 XII 2012 r., L 351, s. 1–32.

¹¹² P. M a n k o w s k i, [przyp. 73], s. 868.

pojawi się potrzeba sięgnięcia do obowiązujących w Polsce merytorycznych przepisów dotyczących odpowiedzialności przewoźników lotniczych.

Podstawowe znaczenie ma art. 208 ust. 2 prawa lotniczego, który stanowi, że konwencję montrealską stosuje się również do odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkody w przewozie międzynarodowym niepodlegającym żadnej obowiązującej w Polsce konwencji, a rozpoczynającym się lub kończącym na terytorium Polski lub odbywającym się z wykonywaniem lądowania handlowego na tym terytorium oraz w przewozie lotniczym krajowym. Przepis ten pełni funkcję merytorycznego odesłania i nie należy przypisywać mu funkcji kolizyjnej (jednostronnej normy kolizyjnej). W poprzednim stanie prawnym obowiązującym do dnia wejścia w życie konwencji rzymskiej, zastąpionej potem przez rozporządzenie rzymskie I, prowadziłyby to bowiem do częściowej zbędności art. 13 prawa lotniczego, ustanawiającego jednostronną normę kolizyjną dla umów przewozu lotniczego oraz dla roszczeń z tytułu szkód powstałych w czasie wykonywania tych umów. Obecnie zaś stanowiłoby naruszenie kompetencji Unii Europejskiej, która ustanowiła normy kolizyjne dla umów przewozu w rozporządzeniu rzymskim I, a dla czynów niedozwolonych — w rozporządzeniu rzymskim II. Wobec tego w sprawie niepodlegającej żadnej wiążącej Polskę konwencji lotniczej i nieobjętej merytorycznym odesłaniem z art. 3 ust. 1 rozporządzenia 2027/97, jeśli art. 5 ust. 2 lub 3 Rzym I lub art. 4 Rzym II albo wybór stron jako właściwe wskaże prawo polskie, to do odpowiedzialności za przewóz pasażerów i ich bagażu w razie spełnienia przesłanek z art. 208 ust. 2 prawa lotniczego zastosowanie znajdą odpowiednie postanowienia konwencji montrealskiej. Jeśli właściwe będzie prawo innego państwa, art. 208 ust. 2 prawa lotniczego nie znajdzie zastosowania.

Relację art. 208 ust. 2 prawa lotniczego do odpowiednich merytorycznych postanowień konwencji montrealskiej, prawa unijnego i konwencji warszawskiej należy więc rozpatrywać nie jako konflikt norm kolizyjnych, lecz jako konflikt norm merytorycznych ustalających różne reżimy odpowiedzialności i zakres ich zastosowania w ramach prawa polskiego. Pamiętać jednak trzeba, że kolizja norm materialnych w polskim porządku prawnym jest pochodną konfliktu norm kolizyjnych — zupełnych i jednostronnych stojących za stosowaniem konwencji montrealskiej, konwencji warszawskiej oraz art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 2027/97. Podobnie jak jednostronne normy kolizyjne wyprzedzają zupełne normy kolizyjne zawarte w rozporządzeniach rzymskich, tak w granicach swojej właściwości konwencje i rozporządzenie nr 2027/97 wyprzedzą na zasadzie *lex superior* art. 208 ust. 2 prawa lotniczego. Wynika stąd, że tylko wtedy, gdy prawo właściwe wskazane zostanie za pomocą zupełnych norm kolizyjnych, pojawi się możliwość zastosowania art. 208 ust. 2 prawa lotniczego. Warto zresztą zauważyć, że poza przypad-

kami, gdy spełnione są przesłanki zastosowania konwencji warszawskiej, problem kolizji norm dotyczących odpowiedzialności za przewóz pasażerów i ich bagażu (z wyłączeniem kwestii nieuregulowanych w konwencji montrealskiej i rzadkich sporów, których nie obejmuje odesłanie w art. 208 ust. 2 prawa lotniczego) sprowadza się zasadniczo do potrzeby ustalenia podstawy prawnej zastosowania konwencji montrealskiej: czy nastąpi to ze względu na fakt związania się nią przez Unię Europejską i państwa członkowskie, czy na mocy odesłania z art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 2027/97, czy wreszcie na podstawie art. 208 ust. 2 prawa lotniczego.

Czysto hipotetycznie może się okazać, że w sprawie niepodlegającej żadnej konwencji sąd polski będzie miał jurysdykcję i rozporządzenie rzymskie I wskaże jako właściwe prawo polskie, ale ze względu na niespełnienie przesłanek z art. 208 ust. 2 (przewóz międzynarodowy rozpoczynający się lub kończący na terytorium Polski lub z wykonywaniem lądowania handlowego na tym terytorium oraz przewóz lotniczy krajowy) zastosowanie znajdą powszechne przepisy regulujące odpowiedzialność cywilną (zasadniczo zawarte w kodeksie cywilnym)¹¹³. Dlatego wskazane wydaje się takie przeformułowanie normy wyrażonej w art. 208 ust. 2, by jednolitą regulacją merytoryczną wyraźnie objęte zostały wszystkie przypadki, w których właściwe jest prawo polskie i które jednocześnie nie podlegają ani konwencji montrealskiej, ani art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 2027/97, ani konwencji warszawskiej w którymś z wiążących Polskę brzmień. Dodać jednak trzeba, że ze względu na treść norm kolizyjnych i art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 2027/97 po zmianach będą to wyjątkowo rzadkie przypadki.

W świetle brzmienia art. 5 ust. 2 Rzym I problem stosowania powszechnych przepisów prawa cywilnego może się ujawnić wtedy, gdy łącznie spełnione zostaną następujące warunki: przewoźnik z państwa trzeciego przewozi osobę mającą miejsce zwykłego pobytu w Polsce na trasie nieobjętej Polski i niepodlegającej żadnej obowiązującej w Polsce konwencji, a strony wybrały jako właściwe prawo polskie i jednocześnie sądy polskie posiadają jurysdykcję. Z kolei na tle spraw, dla których prawo właściwe ustalane będzie na podstawie rozporządzenia rzymskiego II, może się to zdarzyć w szczególności wtedy, gdy strony wybiorą prawo polskie lub do zdarzenia doszło nad terytorium Polski, a przewóz wykonywany przez przewoźnika z państwa trzeciego ze względu na umowną trasę nie podlega żadnej obowiązującej w Polsce konwencji ani nie mieści się w zakresie art. 208 ust. 2 prawa lotniczego.

¹¹³ Z zakresu ustawy z dnia 15 XI 1984 r. — Prawo przewozowe, t.j. Dz. U. z 2012 r., poz. 1173 ze zm., wyłączony został m.in. transport lotniczy (art. 1 ust. 1).

Niezależnie od tego, wyraźnie trzeba podkreślić, że art. 208 prawa lotniczego zasługuje na krytykę co najmniej z czterech powodów. Po pierwsze, regulacja art. 208 ust. 1, który stanowi, że „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”, jest zbędna, ponieważ nie niesie żadnej treści normatywnej, każąc stosować obowiązujące w Polsce prawo. Po drugie, może wprowadzać w błąd, sugerując, że konwencja montrealaska znajduje zastosowanie tylko do kwestii odpowiedzialności przewoźnika lotniczego, podczas gdy jej zakres jest szerszy. Po trzecie, moc wiążąca konwencji montrealaskiej wynika częściowo z zatwierdzenia jej przez Unię Europejską, a nie z aktu ratyfikacji przez Polskę. Po czwarte wreszcie, wyrażony w art. 208 ust. 2 nakaz stosowania postanowień konwencji montrealaskiej do odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkody w przewozie międzynarodowym niepodlegającym żadnej konwencji i przewozie krajowym jest wadliwy. Reżim odpowiedzialności przewoźnika unijnego w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu niezależnie od obsługiwanej trasy wynika z art. 3 ust. 1 znowelizowanego rozporządzenia nr 2027/97. Zgodnie z zasadą pierwszeństwa prawa unijnego (art. 91 ust. 3 Konstytucji), art. 208 ust. 2 prawa lotniczego w zakresie, w jakim rozciąga stosowanie przepisów konwencji montrealaskiej na przewozy krajowe i niekonwencyjne międzynarodowe wykonywane przez przewoźników unijnych, przestał być stosowany.

W stosunku do przewozów niepodlegających żadnej konwencji, a wykonywanych przez przewoźników spoza Unii Europejskiej, jeśli właściwe będzie prawo polskie i jeśli spełnione zostaną przesłanki wymienione w art. 208 ust. 2, konwencja montrealaska znajdzie zastosowanie na podstawie art. 208 ust. 2 prawa lotniczego w zakresie odpowiedzialności za wszelkie szkody w przewozie pasażerów, bagażu i ładunku. Dla przewoźników unijnych odesłanie z art. 208 ust. 2, przy spełnieniu powyższych warunków, będzie miało znaczenie jedynie w odniesieniu do odpowiedzialności za przewóz ładunku.

VII. STOSOWANIE PRAWA OBOWIĄZUJĄCEGO W POLSCE PRZEZ SĄDY PAŃSTW TRZECICH

1. PRAWO JEDNOLITE JAKO CZĘŚĆ PRAWA OBCEGO

W swojej monografii A. Kunert-Diallo odniosła się do możliwości stosowania reżimu odpowiedzialności ustanowionego przez konwencję montrealaską przez sądy państw trzecich. We wstępie stwierdziła nawet, że „trud-

no byłoby [...] wyobrazić sobie sytuację, w której sąd danego państwa będzie rozstrzygał sprawę według przepisów konwencji nieratyfikowanej przez jego władze państwowe”¹¹⁴. Stanowisko to nie jest przekonujące.

W modelowym ujęciu, zakładając, że jurysdykcję wykonuje państwo trzecie, niezwiązane konwencją montrealską, które nie jest też stroną konwencji warszawskiej w żadnym z jej obowiązujących brzmień albo jest związane konwencją warszawską, ale sprawa nie mieści się w jej zakresie, prawo właściwe ustalone zostanie za pomocą norm kolizyjnych *forum*. Jeśli wskażą one prawo państwa związanego konwencją montrealską (w tym państwa członkowskiego Unii Europejskiej) i rozpatrywana sprawa objęta jest zakresem konwencji montrealskiej lub prawo państwa członkowskiego Unii Europejskiej i niekonwencyjny w rozumieniu konwencji montrealskiej przewóz wykonuje przewoźnik unijny (rozporządzenie nr 2027/97), to sąd państwa trzeciego powinien zastosować konwencję montrealską jako część właściwego prawa obcego (z wyłączeniem zawartych w nim norm jurysdykcyjnych i innych postanowień o charakterze procesowym). Wynika to przede wszystkim z potrzeby rozróżnienia pojęcia obowiązywania konwencji (rozumianego jako stan, w którym konwencja stanowi część określonego krajowego porządku prawnego) od jej stosowania. Istnienie prawa prywatnego międzynarodowego opiera się na założeniu, że określone sprawy mogą być rozstrzygane na podstawie prawa obcego nieobowiązującego w siedzibie sądu. Skoro zatem sąd państwa, którego prawo jest właściwe, zastosowałby w danej sprawie prawo jednolite jako część własnego porządku prawnego, to zwykle nie ma przeszkód, by podobnie uczynił sąd innego państwa. W takim przypadku nie chodzi bowiem o stosowanie nieobowiązującej w *forum* konwencji, lecz o stosowanie prawa wskazanego państwa, niezależnie od genezy norm merytorycznych (krajowej czy konwencyjnej właśnie). Będą to jednak przypadki rzadkie, ponieważ zdecydowana większość państw jest stroną co najmniej jednej z konwencji lotniczych.

Źródłem pewnych wątpliwości może być to, że normom określającym zakres zastosowania prawa jednolitego przypisuje się w prawie prywatnym międzynarodowym funkcję norm prawa prywatnego międzynarodowego. Tymczasem współcześnie powszechnie przyjmuje się, że przez pojęcie prawa właściwego należy rozumieć normy merytoryczne z wyłączeniem norm kolizyjnych¹¹⁵. Można by wobec tego twierdzić, że sąd państwa trzeciego nie ma podstaw do zastosowania prawa jednolitego jako części właściwego prawa obcego, ponieważ nie może sięgnąć do przepisów określających zakres

¹¹⁴ A. Kunert-Diallo, [przyp. 11], s. 16.

¹¹⁵ Zob. np. art. 20 Rzym I.

jego zastosowania. Wydaje się jednak, że taka próba argumentacji byłaby wadliwa. Pomijałaby ona fakt, że normy określające zakres zastosowania prawa jednolitego nie pełnią jedynie funkcji kolizyjnoprawnej, lecz przede wszystkim umożliwiają rozgraniczenie reżimów (zespołów norm merytorycznych) w ramach porządku prawnego określonego państwa.

2. MERYTORYCZNOPRAWNA AUTONOMIA WOLI STRON

Nawet wtedy, kiedy państwo *forum* związane jest konwencją warszawską i spełnione są przesłanki jej zastosowania, może się okazać, że reżim odpowiedzialności za przewóz pasażerów i ich bagażu ustanowiony w konwencji montrealskiej zostanie mimo to zastosowany. W szczególności możliwość taka zarysowuje się w sytuacji, w której przewoźnik unijny (lub przewoźnik z siedzibą w państwie-stronie konwencji montrealskiej) w ogólnych warunkach przewozu (dopuszczalnych zgodnie z art. 27 konwencji montrealskiej)¹¹⁶ zawarł postanowienie przewidujące, że jego odpowiedzialność za przewóz pasażerów i ich bagażu uregulowana jest zgodnie z konwencją montrealską. *Prima facie* wydawać by się mogło, że sąd państwa trzeciego powinien zastosować konwencję warszawską wraz z przewidzianymi w niej limitami. Jednakże art. 22 ust. 1 *in fine* konwencji warszawskiej w pierwotnym brzmieniu, jak i w brzmieniu zmienionym protokołem haskim z 1955 r. stanowi, że „podróżny może w drodze specjalnej umowy z przewoźącym ustalić wyższą granicę odpowiedzialności”, a art. 23 każe traktować jako nieistniejące i niewywołujące żadnych skutków wyłączenie klauzule zmierzające do uwolnienia przewoźącego od odpowiedzialności lub do ustanowienia jej granicy niższej niż ustalona w konwencji. Niezależnie od tego, że wątpliwa jest kwalifikacja postanowienia zawartego w dopuszczonych przez art. 33¹¹⁷ konwencji warszawskiej ogólnych warunkach przewozu (które poza konsensem stron współkształtują stosunek umowy łączący pasażera z przewoźnikiem)¹¹⁸ jako specjalnej umowy, wydaje się, że sąd powinien zastosować zasady i limity wynikające z konwencji montrealskiej. Taka szeroka inter-

¹¹⁶ „Nic, co zawiera niniejsza Konwencja, nie stanowi dla przewoźnika przeszkody w odmowie zawarcia jakiejkolwiek umowy przewozu, zrzeczenia się dostępnych argumentów obrony, wynikających z niniejszej Konwencji lub ustanowienia warunków, które nie naruszają postanowień niniejszej Konwencji”.

¹¹⁷ „Konwencja niniejsza nie może zabronić przewoźącemu odmówienia zawarcia umowy o przewóz lub ułożenia przepisów, które nie stałyby w sprzeczności z postanowieniami niniejszej konwencji”.

¹¹⁸ Zob. np. na tle art. 385 § 1 ustawy z dnia 23 IV 1964 r. — Kodeks cywilny, t.j. Dz. U. z 2014 r., poz. 121, w brzmieniu obowiązującym od 1 X 1990 r. do 30 VI 2000 r. wyrok Sądu Najwyższego z 30 XI 2000 r., I CKN 970/98, OSNC 2001, nr 6, poz. 93.

pretacja art. 22 ust. 1 *in fine* przeważała zresztą w praktyce, dzięki czemu porozumienia przewoźników podnoszące limity ich odpowiedzialności, po przekształceniu w klauzule umowne, były uwzględniane przez sądy rozpatrujące spory na gruncie konwencji warszawskiej¹¹⁹. W takim przypadku nie chodzi o stosowanie przez sąd państwa trzeciego niewiążącej go konwencji montrealskiej, lecz o uznanie, że zawarte w wykorzystywanych przez unijnego przewoźnika lotniczego lub przewoźnika z państwa-strony konwencji montrealskiej ogólnych warunkach przewozu odesłanie do limitów z konwencji montrealskiej konstituuje w rzeczywistości dopuszczalną klauzulę umowną podnoszącą limity odpowiedzialności.

Z punktu widzenia sądów państw trzecich w stosunku do konwencji montrealskiej odpowiedzialność unijnego przewoźnika lotniczego lub przewoźnika z państwa-strony konwencji montrealskiej według zasad ustanowionych w tej konwencji może więc zostać wyegzekwowana jako część właściwego prawa obcego albo jako, wynikające z dopuszczalnej przez właściwe prawo merytoryczne autonomii woli stron, porozumienie inkorporujące do umowy przewozu odpowiednie postanowienia konwencji montrealskiej dotyczące odpowiedzialności.

VIII. ZAKOŃCZENIE

Międzynarodowy przewóz lotniczy jest dziedziną, w której skupiają się jak w soczewce wszystkie problemy powstające na styku prawa kolizyjnego, prawa jednolitego, prawa unijnego i prawa krajowego. Skomplikowana systematyka źródeł prawa o różnej genezie może mieć poważne reperkusje w praktyce stosowania prawa, przede wszystkim podczas ustalenia prawa właściwego i odnajdywania adekwatnych norm merytorycznych. Stopniowo jednak postępuje w państwach członkowskich Unii Europejskiej faktyczne ujednoczenie reżimów odpowiedzialności przewoźników lotniczych za przewóz pasażerów i ich bagażu. Konwencja montrealaska, mimo że na różnych podstawach prawnych, znajduje zastosowanie do zdecydowanej większości spraw. Wraz z kolejnymi ratyfikacjami konwencji montrealskiej do historii powoli przechodzi konwencja warszawska stosowana przez sądy państw członkowskich jedynie do części przewozów wykonywanych przez przewoźników spoza Unii Europejskiej. Ze względu na coraz wyższy poziom bezpieczeństwa przewozów lotniczych, coraz mniejszą liczbę wypadków,

¹¹⁹ P. S. Dempsey, M. Milde, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, Montreal 2005, s. 201.

a tym samym szkód, pasażerowie w państwach członkowskich najczęściej korzystają z ochrony przewidzianej przez rozporządzenie nr 261/2004, dotyczące odmowy przyjęcia pasażera na pokład, odwołania lub dużego opóźnienia lotu¹²⁰.

¹²⁰ Szerzej na ten temat M. St e c, *Przesłanki odstąpienia od umowy przewozu w europejskim pasażerskim transporcie lotniczym w rozporządzeniu Parlamentu i Rady (WE) nr 261/2004*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2010, z. 4, s. 4–12.