



AIR CARRIER LIABILITY IN THE PASSENGERS TRANSPORT AND PROTECTION OF THEIR RIGHTS

(ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH W PRZEWOZIE
PASAŻERÓW A OCHRONA ICH PRAW)

Małgorzata POLKOWSKA*

Para citar este artículo puede utilizarse el siguiente formato:

Małgorzata Polkowska (2012): "Air carrier liability in the passengers transport and protection of their rights", en *Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, n.º 28 (octubre 2011), pp. 39-53. Ver <http://www.eumed.net/rev/rednma/28/mp.pdf> en línea.

ABSTRACT: This article discusses some key issues concerning the liability concept of air carriers for the damages in the international air transport of passengers. The author referred to the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air (hereinafter: the Warsaw Convention), signed at Warsaw on 12 October 1929 with all amendments and to the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (hereinafter: the Montreal Convention), signed at Montreal on 28 May 1999, which amended the Warsaw Convention rules. The author marked also the European legislation concerning this issue, in particular the Council Regulation (EC) No 2027/97 on air carrier liability in the event of accidents (updated by the Regulation (EC) No 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002 amending Council Regulation No 2027/97) and the Regulation No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights. In the end the author reflects to the last amendments of ICAO to the liability system concerning the damages caused by the aircraft to the third parties also in the event of the acts of terrorism (Montreal Convention 2009). The conclusion is that the system of protection of air passenger is very strict in the international law, but it is not the same everywhere, because of more strict regulations in the UE. Therefore, it is so difficult to say about one united system of passenger rights used worldwide.

KEY WORDS: Air carrier liability, Transportation, Protection of rights.

STRESZCZENIE: Artykuł dotyczy koncepcji odpowiedzialności cywilnej popełnionej za szkody w międzynarodowym przewozie pasażerów. Autorka pisze o konwencji warszawskiej podpisanej w dniu 12 października 1929 r. ze zmianami oraz Rozporządzeniu Rady nr 2027/97 dotyczącym odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego w razie wypadków (zmienionym Rozporządzeniem nr 889/2002 i 261/2004 ustanawiającymi wspólne przepisy odnośnie odszkodowań za niezabranie pasażerów na pokład, odwołanie rejsu albo długich opóźnień). Na końcu artykułu autorka porusza temat ostatnich zmian ICAO związanych ze szkodami popełnionymi na powierzchni ziemi względem stron trzecich w przypadku terroryzmu lotniczego (konwencja montrealaska 2009). W konkluzji można stwierdzić, iż system ochrony pasażera jest bardzo restrykcyjny w prawie międzynarodowym, ale nie jest wszędzie taki sam z uwagi na bardziej restrykcyjne przepisy w UE. Stąd trudno powiedzieć czy istnieje zunifikowany system praw pasażera używany wszędzie na świecie.

SŁOWA KLUCZOWE: Odpowiedzialność przewoźników lotniczych, Przewozie pasażerów, Ochrona ich praw.

* PhD, Works with the Civil Aviation Office as a Legal Adviser. She has authored several publications on Air Law (International, European, public, private). She lectures at some Polish universities International and Aviation Law.

1. Wprowadzenie

Zagadnienia prawa cywilnego stały się przedmiotem regulacji międzynarodowych w skali światowej (system warszawski i montrealski dotyczący odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego) i skali regionalnej (rozporządzenia unijne). Regulacje znalazły też wyraz w prawie polskim (polska ustawa Prawo lotnicze z 3 lipca 2002 r.¹ odsyła do prawa międzynarodowego²). Artykuł dotyczy ogólnych kierunków i ewolucji rozwiązań przyjętych w zakresie odpowiedzialności cywilnej przewoźników lotniczych na płaszczyźnie międzynarodowej. Porusza też kwestie związane z ochroną praw pasażera zarówno w przepisach międzynarodowych, jak i europejskich.

2. Początki systemu warszawskiego

System odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego zaczął się kształtować na konferencji w Warszawie w 1929 r. od próby pogodzenia postulatów ochrony praw pasażerów, z postulatami ochrony rozwijającego się dopiero lotnictwa. Chodziło tu o pogodzenie różnych koncepcji występujących w prawach krajowych, od koncepcji liberalizmu (głoszącego całkowitą swobodę umów) do koncepcji surowej odpowiedzialności przewoźnika; od koncepcji ograniczonej do zasady nieograniczonej kwotowo odpowiedzialności. Kluczowym więc stało się znalezienie kompromisu umożliwiającego ujednoczenie odnośnych zasad w przewozie międzynarodowym. To ujednoczenie przybrało formę zasady domniemanej odpowiedzialności przewoźnika i kwotowego ograniczenia tej odpowiedzialności. Był to kompromis między zasadami odpowiedzialności z tytułu winy i z tytułu ryzyka, ograniczonej przez umowę stron i nieograniczonej. Delegaci na konferencji w Warszawie stanęli na straży odpowiedzialności ograniczonej limitami, chociaż z wyjątkami³.

3. Osiągnięty kompromis w konwencji warszawskiej

Konwencja warszawska z 12 października 1929 r. o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego⁴ chroniła klientów przewoźnika lotniczego, nie zawsze zabezpieczonych w ramach ustaw krajowych w następujący sposób:

¹ Ustawa Prawo lotnicze z 3 lipca 2002 r. (Dz. U z 2002 r. Nr 130, poz. 1112, z późn. zm.)

² Art. 3 (4) „Dla zwiększenia bezpieczeństwa i efektywności działania lotnictwa cywilnego minister właściwy do spraw transportu może, w drodze rozporządzenia, wprowadzić do stosowania wymagania międzynarodowe o charakterze specjalistycznym, w tym dotyczące bezpieczeństwa lotnictwa, budowy i eksploatacji statków powietrznych oraz urządzeń infrastruktury naziemnej, ustanawiane w szczególności przez:

1) Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO); 2) Europejską Konferencję Lotnictwa Cywilnego (ECAC), w tym Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA); 3) Europejską Organizację do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL); 4) Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA)”.

³ A. Tobolewski, *Monetary limitations of liability in Air Law, Legal, economic and sociopolitical aspects*, Montreal, 1986, s. 22-26.

⁴ Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu powietrznego z 12 października 1929 r. (Dz. U z 1933 r. Nr 8, poz. 49, z późn. zm.)

Ustanawiała odpowiedzialność przewoźnika za szkody w przewozie lotniczym opartą na domniemaniu jego winy. Zgodnie z tą konstrukcją nie przesądza się ostatecznie odpowiedzialności przewoźnika, który może się od niej uwolnić dowodem braku winy. Przerzuca jednak na przewoźnika ciężar przeprowadzenia dowodu, jest więc dla poszkodowanych korzystniejsza od przeważającej w ówczesnych ustawodawstwach zasady odpowiedzialności uwarunkowanej udowodnieniem winy przewoźnika lub określonej w kontrakcie, a także od stosowanej w niektórych krajach, (np. w Stanach Zjednoczonych) zasady „res ipsa loquitur” (powaga rzeczy osądzonej);

a) Przewidywała sytuacje nieograniczonej odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w określonych przypadkach;

b) Uznawała nieważność postanowień umownych zmierzających do uchylenia lub złagodzenia odpowiedzialności przewoźnika określonej przez konwencję;

c) Pozostawiała poszkodowanemu możliwość wyboru sądu w różnych państwach będących stronami konwencji⁵.

d) Przewidywała sporządzanie regulaminów przewoźników lotniczych i tzw. Ogólnych Warunków Przewozu, informujących pasażerów o zasadach odpowiedzialności cywilnej.

Dzięki rozwiązaniom kompromisowym konwencja warszawska uzyskała szybką akceptację państw. Kompromis ten nie był jednak do utrzymania na dłuższą metę. Przewoźnicy lotniczy nie wymagali już takiej ochrony jak początkowo. Natomiast wzrastały roszczenia i oczekiwania zainteresowanych pasażerów, gdy chodzi o ochronę i możliwości uzyskiwania odszkodowań. Z tych dwóch przesłanek (ochrona przewoźników mniejszych oraz coraz wyższe oczekiwania większych) wynikły kolejne prognozy zmian systemu warszawskiego.

4. Zmiany systemu warszawskiego

Od czasu podpisania konwencji warszawskiej nastąpiły przemiany, które spowodowały konieczność zrewidowania niektórych jej postanowień. Już w drugiej połowie lat trzydziestych, pomimo wzrostu intensywności korzystania z komunikacji lotniczej, nastąpiło zmniejszenie ryzyka wypadków i szkód. Jednak z uwagi na wyższe koszty utrzymania i wyższy poziom życia w państwach, zarówno w Stanach Zjednoczonych, jak i w Wielkiej Brytanii pojawiły się poglądy zmierzające do rewizji ustalonych przez konwencję warszawską limitów odszkodowań.

5. Protokół haski

Protokół zmieniający konwencję warszawską sporządzony w Hadze 28 września 1955 roku⁶. Protokół haski dotyczył głównie zmian w konwencji warszawskiej w kwestiach limitów odpowiedzialności i definicji przewoźnika,

⁵ M. Polkowska, „Some Observations on Civil Air Carrier Liability in International Air Carriage – ‘Accident’, ‘Damage’ and Jurisdiction”, *Uniform Law Review*, vol. XV, 2010-1, s. 109-131.

⁶ Protokół zmieniający Konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (28 września 1955 r., Haga), Dz. U. z 1965 r., Nr 25, poz. 167

jego pracowników lub przedstawicieli. Najważniejsze zmiany wprowadzone tym protokołem do konwencji to uproszczenie postanowień o dokumentach przewozowych oraz zmodyfikowanie niektórych postanowień dotyczących odpowiedzialności przewoźnika, zwłaszcza podwojenie górnej granicy odszkodowań w odniesieniu do szkód pasażerów. Zastosowanie ograniczeń kwotowych odpowiedzialności rozciągnięto na pracowników i przedstawicieli przewoźnika, przeciwko którym mogłyby być wniesione roszczenia, o ile działali w dobrej wierze.

6. Konwencja guadalajarska

Dalszym etapem unifikacji prawa w dziedzinie międzynarodowego przewozu lotniczego i kwestii odpowiedzialności przewoźnika lotniczego było opracowanie konwencji uzupełniających konwencję warszawską w odniesieniu do sytuacji, w których przewoźnik lotniczy zawierający umowę o przewóz korzysta ze statków powietrznych, personelu i usług innych przewoźników lotniczych (Konwencja z Guadalajary z 18 września 1961 r.)⁷.

Głównym celem konwencji było uregulowanie stosunków prawnych powstających w przypadku, gdy przewoźnik lotniczy, który zawarł umowę przewozu (przewoźnik umowny), powierzył wykonanie przewozu innemu przewoźnikowi lotniczemu, z którym pasażer lub nadawca towaru nie pozostaje w bezpośrednim stosunku umownym (przewoźnik faktyczny).

7. Tymczasowe Porozumienie Montrealskie

Zawarte w roku 1966 Tymczasowe Porozumienie Montrealskie, choć nie ma charakteru umowy międzynarodowej, jest zaliczane do elementów systemu warszawskiego. Powstało ono w oparciu o art. 22(1) konwencji warszawskiej jako umowa specjalna pomiędzy 34 przewoźnikami korzystającymi z przestrzeni powietrznej Stanów Zjednoczonych; wkrótce potem do grupy tej dołączyli inni przewoźnicy, między innymi Polskie Linie Lotnicze „LOT”. W myśl porozumienia, limit odpowiedzialności na pasażera w przypadku śmierci, zranienia czy innego uszkodzenia ciała został podwyższony do 75 tys. USD, łącznie z kosztami dochodzenia roszczeń, lub 58 tys. USD plus koszty dochodzenia roszczeń. Równocześnie przewoźnicy będący stronami porozumienia zobowiązali się nie korzystać z możliwości przewidzianej w art. 20(1) konwencji warszawskiej, to jest uwolnienia się od odpowiedzialności przez wykazanie braku swojej winy. W ten sposób przyjęto zasadę odpowiedzialności obiektywnej – niezależnej od winy przewoźnika.⁸

⁷ Konwencja, uzupełniająca Konwencję Warszawską, o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez osobę inną niż przewoźnik umowny, Dz. U z 1971 r. Nr 15, poz. 147

⁸ J. C. Long, „The Warsaw Convention liability scheme: what it covers, attempts to waive it and why the waivers should not be enforced until the airlines are financially stable”, *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 69, nr 1, s. 83 i nast.

8. *Protokół gwatemalski*

W Gwatemali 8 marca 1971 roku został podpisany protokół zmieniający konwencję warszawską w jej nowej wersji, przyjętej w Hadze w 1955 r.⁹ Dokument ten miał wejść w życie po ratyfikowaniu go przez 30 państw, w tym przez co najmniej 5 państw, których łączne lotnicze regularne przewozy międzynarodowe (liczone w pasażerokilometrach) w 1970 roku wynosiły co najmniej 40% lotniczych regularnych przewozów międzynarodowych państw-członków Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego –ICAO. Praktycznie oznaczało to, że protokół nie wejdzie w życie, jeżeli nie zostanie ratyfikowany przez Stany Zjednoczone. Protokół gwatemalski proponował wiele dalszych zmian w konwencji warszawskiej. Wymogi odnośnie dokumentów dla przewozu pasażerów i bagażu zarejestrowanego zostały uproszczone i pozwalały na ich wystawienie przy zastosowaniu elektronicznych systemów przetwarzania danych. Uznano, że w wypadku śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera oraz uszkodzenia, zniszczenia lub utraty bagażu odpowiedzialność przewoźnika lotniczego jest obiektywna – to znaczy niezależna od jego winy; jedynie w razie szkody, do powstania której przyczynił się poszkodowany, przewoźnik może być w całości bądź częściowo uwolniony od odpowiedzialności. Protokół gwatemalski nie wszedł w życie i pozostał jedynie martwą literą prawa.

9. *Cztery protokoły montrealskie*

W 1975 roku zostały przygotowane cztery protokoły montrealskie, zmieniające konwencję warszawską w jej brzmieniu pierwotnym, z uwzględnieniem poprawek dokonanych po roku 1929¹⁰. Choć miały one za zadanie udoskonalić istniejący system, w rzeczywistości nie odegrały żadnej znaczącej roli. W dokumentach tych wskazano na obliczanie odszkodowań nie we frankach francuskich w złocie, lecz w nowej jednostce monetarnej, określonej przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy jako Specjalne Prawa Ciągnięcia (Special Drawing Rights – SDR). Protokół nr 4 dodatkowo zmienia postanowienia konwencji warszawskiej, dotyczące przewozów towarowych i listów przewozowych, uwzględniając nowe techniki przetwarzania danych. Protokoły zostały jednak ratyfikowane przez bardzo małą liczbę państw. Unifikacja systemu warszawskiego i tym razem się nie powiodła.

10. *System warszawski do roku 1999*

Niepowodzenie protokołów montrealskich postawiło pod znakiem zapytania dalsze istnienie systemu warszawskiego w dotychczasowej formie. Najbardziej rozwinięte państwa były zainteresowane podwyższeniem limitów odszkodowań, natomiast większość państw mających mniejszych przewoźników obawiała się

⁹ Protokół zmieniający konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r. i zmienioną przez protokół sporządzony w Hadze dnia 28 września 1955 r. (8 marca 1971 r.), ICAO, Doc. No 8932

¹⁰ Dodatkowe protokoły montrealskie nr 1, 2, 3 i 4 z 25 września 1975 r. zmieniające konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 roku, ICAO Doc. No. 9145-9148

takiej reformy. Różne przeciwstawne trendy dominowały niemal przez całe następne ćwierćwiecze, gdyż państwa wyznawały przeciwstawne doktryny. W 1995 roku z inicjatywy Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA) przewoźnicy podpisali umowę w Kuala Lumpur, umowę, która nie była traktatem międzynarodowym, a jedynie porozumieniem przewoźników lotniczych zrzeszonych w IATA. Tu po raz pierwszy stworzono dwustopniowy system odpowiedzialności: poniżej 100 tys. SDR odpowiedzialności obiektywnej i drugi – powyżej 100 tys. SDR, oparty na domniemanej ograniczonej odpowiedzialności, na gruncie której stała konwencja warszawska. Niektórzy badacze uznają, iż przełom w ujednoczeniu systemu warszawskiego zapoczątkowała IATA w Kuala Lumpur, a ICAO w cztery lata później przejęło jej postanowienia w nowej konwencji.

11. *Konwencja montrealaska z 1999 r.*

Okazało się jednak wkrótce, iż wszystkie zmiany w systemie warszawskim były nie do przyjęcia dla państw najbardziej rozwiniętych i przyjęta została konwencja montrealaska, która w szczególności przyjęła zasadę obiektywnej odpowiedzialności przewoźnika w zasadzie bez możliwości uchylenia się od niej do wysokości 100 tys. SDR z bardzo małymi możliwościami uchylenia się od odpowiedzialności powyżej 100 tys. SDR. Konwencja zniósła limit odszkodowań. Konwencja montrealaska została przyjęta tylko przez część stron konwencji warszawskiej (żadne państwo do tej pory nie wypowiedziało konwencji warszawskiej) w związku z czym współistnieją dwa reżimy prawne: w tym jeden niejednolity konwencja warszawska ze zmianami), co pozostawia pole dla licznych konfliktów prawa i powoduje trudności w ustaleniu prawa właściwego w tym zakresie. Poza tym, iż konwencja zaostrzyła zasady odpowiedzialności i zniósła limity, wprowadziła obowiązek ubezpieczeń oraz wypłaty zaliczek oraz piątą jurysdykcję¹¹.

12. *Zmiany dokonane w konwencji montrealaskiej*

Konwencja montrealaska oprócz tytułu przejęła też ogólną strukturę i treść większości artykułów konwencji warszawskiej i protokołów ją zmieniających, całą treść konwencji guadalajarskiej wraz kilkoma nowymi artykułami. Można więc mówić o kontynuacji systemu, a nawet nazwać go systemem warszawsko-montrealaskim.

Nową konwencję (sporządzoną w 6 językach) podpisali na konferencji w Montrealu (z udziałem delegacji polskiej) przedstawiciele 53 państw. Akt końcowy zawiera między innymi uchwałę zalecającą przewoźnikom wypłacanie zaliczek na poczet odszkodowań, a państwom – wydanie odpowiednich przepisów. W nowej konwencji nie znalazł się przepis zobowiązujący państwa przyjmujące ją do wypowiedzenia konwencji warszawskiej, chociaż takie wypowiedzenie nie jest wykluczone. Konwencja montrealaska z 1999 roku weszła w życie 4 listopada 2003 roku.

Konwencja montrealaska miała za zadanie uporządkować istniejące reżimy prawne w zakresie odpowiedzialności. Zastosowanie obowiązującej nadal (z

¹¹ M. Polkowska, I. Szymajda, *Konwencja montrealaska komentarz- odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*, Warszawa, 2004 r., s. 15 i nast.

późniejszymi zmianami) konwencji warszawskiej w jej oryginalnym tekście, albo zmienionym przez jeden czy więcej protokołów, zależy bowiem od tego, którym z nich jest związane dane państwo, bez konieczności uznania go przez inne państwo i jego sądy. A ponieważ zastosowanie każdego z tych dokumentów dalej zależy od trasy wskazanej w dokumentach przewozowych (miejsce wylotu, przeznaczenia i w niektórych przypadkach miejsca postojów), niezależnie od faktycznej trasy i narodowości przewoźnika czy pasażera, różni pasażerowie w tym samym samolocie mogą być podmiotem różnych reżimów odpowiedzialności przewoźnika i różnych limitów. Stąd z tak wielką nadzieją patrzono na kompromis, który miał zostać wypracowany w ramach ICAO – czyli konwencję montrealską. Twórcy konwencji zachowali w niej większość elementów systemu warszawskiego, co zapewnia pewną ciągłość reżimu prawnego. Nowej konwencji zarzuca się jednak to, że nie objęła swoimi postanowieniami na przykład portów lotniczych, organów zarządzania ruchem lotniczym, czy agentów usług obsługi naziemnej. Najważniejsze z punktu widzenia praw pasażera są dwa artykuły: 21 i 22.

Postanowienia art. 21 (odszkodowania w razie śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia pasażera) oznaczają duże wzmocnienie ochrony interesów osób poszkodowanych w zakresie szkód na osobie pasażera, poprzez:

1) wprowadzenie dla roszczeń do wysokości 100 tys. SDR reżimu odpowiedzialności obiektywnej (to jest niezależnej od stopnia winy przewoźnika);

2) utrzymanie tylko w odniesieniu do roszczeń wyższych, w części przewyższającej wymienioną kwotę, możliwości uwolnienia się przewoźnika od odpowiedzialności przez udowodnienie braku winy po jego stronie, a także przez udowodnienie winy osoby trzeciej¹².

W obu przypadkach przewoźnik jednak może uwolnić się od odpowiedzialności. Jest to wyraźne odstępstwo od tradycyjnej zasady, w myśl której na powodzie spoczywa ciężar dowodu zgodnie z łacińską „paremią actori incumbit probatio” (dowód obciąża powoda), w sytuacji „[...] kiedy szkodę spowodowało lub przyczyniło się do niej niedbalstwo albo inne niewłaściwe działanie lub zaniedbanie osoby dochodzącej odszkodowania [...]” (patrz art. 20)¹³.

¹² Konwencja warszawska uznawała tylko odpowiedzialność przewoźnika, który mógł mieć względem tej osoby regres, ale w ramach ustalonych limitów.

¹³ Na konferencji w Montrealu w kwestii podniesienia bądź zniesienia konkretnych limitów odszkodowawczych wypowiedziały się różne państwa i organizacje. Tak na przykład Międzynarodowa Unia Ubezpieczycieli Lotniczych (IUAL) wypowiedziała się za ustaleniem konkretnie i jasno określonych limitów odszkodowań. W innym przypadku ubezpieczyciele mogą przerzucać ciężar dowodu na pasażera, przez co wzrastają koszty ubezpieczenia. W związku z tym zaproponowano wprowadzenie trzyetapowego systemu odpowiedzialności, zgodnie z którym:

1) przewoźnik będzie odpowiedzialny w pierwszym etapie za roszczenia do 100 tys. SDR; będzie to odpowiedzialność obiektywna (absolutna);

2) dla szkód przekraczających sumę 100 tys. SDR w drugim etapie za roszczenia do 500 tys. SDR odpowiedzialność przewoźnika będzie oparta na zasadzie domniemanej odpowiedzialności, to znaczy przewoźnik będzie mógł uwolnić się od odpowiedzialności (udowodnić, że jest niewinny);

3) dla roszczeń przekraczających w trzecim etapie 500 tys. SDR odpowiedzialność przewoźnika będzie oparta na winie, bez kwotowego limitu odpowiedzialności (przewoźnikowi będzie trzeba winę udowodnić).

Art. 22 ust. 1, ustanawia limit odpowiedzialności przewoźnika w wysokości 4150 SDR (ok. 5600 USD) dla każdego pasażera w przypadku szkód spowodowanych przez opóźnienie w przewozie pasażerów (art. 19).¹⁴ Należy pamiętać o tym, iż opóźnienie nie zostało zdefiniowane w konwencji. Odpowiedzialność nieograniczona przewoźnika występuje w przypadku jego winy umyślnej. Konwencja nie reguluje też sytuacji, w której pasażer z ważną rezerwacją na rejs nie został zabrany na pokład samolotu, zwanej *denied boarding*. *Denied boarding* można traktować jako jeden z rodzajów opóźnienia (pasażer może zostać zabrany następnym rejsem np. za 5 godzin) lub jako niewywiązanie się przewoźnika z umowy. W związku z tym może nastąpić zbieg przepisów o odpowiedzialności przewoźnika za opóźnienia i *denied boarding*, przez co pasażer może domagać się w jednym przypadku odszkodowania z dwóch różnych tytułów prawnych. Szerzej na temat *denied boarding* będzie mowa w dalszej części artykułu.

Konwencja stanęła na stanowisku dalszego uproszczenia dokumentów przewozowych i uznała formę elektronicznego przetwarzania danych. Do najważniejszych kwestii należało niewątpliwie zniesienie kwotowego limitu odszkodowań odnośnie szkód na osobie pasażera i ustanowienie dwustopniowego reżimu odpowiedzialności, ustalenie szkód na osobie pasażera z ewentualnym powiązaniem szkód polegających na upośledzeniu czynności psychicznych, postanowienie o wypłatach zaliczek na poczet odszkodowań, a także ustanowienie piątej jurysdykcji (sądu właściwego ze względu na miejsce zamieszkania pasażera). Regulacje, zwłaszcza dotyczące zmian w zasadach odpowiedzialności przewoźnika za szkody na osobie, stały się przyczyną wielu kontrowersji delegatów, szczególnie z państw rozwijających się.

13. Cele konwencji montrealskiej

Cele konwencji z 1999 roku, jakimi były modernizacja i konsolidacja systemu warszawskiego, zostały osiągnięte.

Za główne korzyści wynikające z konwencji montrealskiej z 1999 roku uznano przede wszystkim:

¹⁴ 30 grudnia 2009 weszły w życie nowe wyższe limity odpowiedzialności przewoźników lotniczych z tytułu przewozu pasażerów, bagażu, towarów oraz opóźnień określone w art. 22 konwencji montrealskiej.

Przeprowadzona w ramach prac ICAO rewizja limitów (ICAO Doc. C- WP/13478, 07/10/2009) związana jest z art. 24 wspomnianej konwencji. Zgodnie z tym artykułem określone w konwencji granice odpowiedzialności przewoźnika podlegają rewizji co pięć lat o wskaźnik inflacji, jeżeli wskaźnik ten przekroczył 10% licząc od daty poprzedniej rewizji.

W wyniku obecnej rewizji granice odpowiedzialności przewoźnika wzrosną w porównaniu z dotychczasowymi o 13,1%:

- 1) w przypadku szkody wynikłej z opóźnienia w przewozie osób – z 4 150 SDR do 4 694 SDR na każdego pasażera;
- 2) w przypadku zniszczenia, utraty, uszkodzenia lub opóźnienia w przewozie bagażu – z 1 000 SDR do 1 131 SDR na każdego pasażera;
- 3) w przypadku zniszczenia, utraty, uszkodzenia lub opóźnienia w przewozie ładunku – z 17 SDR do 19 SDR za kilogram;
- 4) w przypadku szkody wynikłej w razie śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera nie podlegającej wyłączeniu lub ograniczeniu odpowiedzialności przewoźnika – z 100 000 SDR do 113 100 SDR na każdego pasażera.

- 1) zapewnienie możliwości kontynuacji systemu warszawskiego;
- 2) ujednoczenie i konsolidację przepisów w zakresie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego;
- 3) wzrost ochrony pasażerów;
- 4) sprawniejsze uzyskiwanie odszkodowań;
- 5) wprowadzenie wymogu obowiązkowych ubezpieczeń;
- 6) ułatwienie i modernizację dokumentów przewozowych;
- 7) próbę osiągnięcia równowagi interesów.

14. Ocena i perspektywy konferencji montrealskiej

Konferencję można oceniać różnie, jednak najważniejszym kryterium jest osiągnięty rezultat, czyli uzgodnienie ostatecznego tekstu konwencji. Sam fakt, że konferencja się odbyła, stanowi wyraz chęci osiągnięcia kompromisu, głębokiego zrozumienia przez państwa potrzeby rewizji istniejącego ponad 70 lat systemu warszawskiego. Konferencja mimo przeciwstawnych interesów państw i przewoźników a przede wszystkim konsumentów doprowadziła do podpisania konwencji, która już weszła w życie.

Obecnie międzynarodowy przewóz lotniczy został na długie lata poddany kilku reżimom, na przykład:

- 1) konwencji warszawskiej w postaci niezmienionej,
- 2) konwencji warszawskiej zmienionej protokołem haskim,
- 3) konwencji montrealskiej¹⁵.

System warszawski będzie istniał równolegle, gdyż nowa konwencja nie wymusza na sygnatariuszach konieczności wypowiedzenia konwencji warszawskiej.

15. Uzupełnienia systemu warszawsko- montrealskiego

Rozwiązania konwencji montrealskiej zostały poprzedzone umowami przewoźników IATA, w tym umową tzw. ILA (IATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability) oraz uzupełniające je porozumienie MIA- (Agreement on Measures to Implement the IATA Inter-carrier Agreement), dobrowolnie znoszącymi warszawskie limity odszkodowań. Zgodnie z art. 22 ust. 1 konwencji warszawskiej indywidualni przewoźnicy lotniczy zamieszczają w swych warunkach przewozu klauzule rozszerzające ich odpowiedzialność za szkody na osobie pasażera¹⁶.

16. Legislacja europejska dotycząca odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego i ochrony praw pasażera

¹⁵ M. Żylicz, "Nowe prawo międzynarodowego przewozu lotniczego (system warszawsko-montrealski)", *Państwo i Prawo*, Warszawa, wrzesień 1999 r., s. 30-31

¹⁶ M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa, 2011 r., s. 73

16.1. Rozporządzenie nr 2027/1997 ze zm.

Uzupełnieniem systemu warszawskiego zajęło się też prawo Unii Europejskiej. W rozporządzeniu nr 2027/1997¹⁷ o odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w razie wypadku zmienionego już po powstaniu konwencji montrealskiej rozporządzeniem nr 889/2002¹⁸ znalazły się przepisy, które później powtórzyła konwencja montrealaska (np. te dotyczące wypłaty zaliczek na poczet odszkodowań dla poszkodowanych, bądź ich rodzin oraz obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej dla przewoźników lotniczych. Zgodnie z Art. 5.2 rozporządzenia nr 889/2002, zaliczka w razie śmierci pasażera nie będzie niższa niż ekwiwalent w euro odpowiadający 16 tys. SDR (Rozporządzenie w wersji z 1997 r. przewidywało 15 tys. SDR).¹⁹

Wypłata zaliczki nie stanowi w żadnym wypadku uznania odpowiedzialności i może być potrącona z późniejszych kwot wpłaconych z tytułu odpowiedzialności przewoźników Wspólnoty. Jest jednak bezzwrotna, z wyjątkiem przypadków wymienionych w art. 20 konwencji montrealskiej, który stanowi, że „jeżeli przewoźnik udowodnił, że szkodę spowodowało lub przyczyniło się do niej niedbalstwo albo inne niewłaściwe działanie lub zaniechanie osoby dochodzącej odszkodowania lub osoby, od której wywodzi ona swe prawa, przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności wobec tej osoby w całości lub w części w zakresie, w jakim takie niedbalstwo albo inne niewłaściwe działanie lub zaniechanie spowodowało szkodę lub przyczyniło się do niej. Jeżeli odszkodowania z powodu śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia pasażera dochodzi osoba inna niż pasażer, przewoźnik jest tak samo zwolniony od odpowiedzialności w całości lub części w zakresie, w jakim udowodnił, że szkodę spowodowało lub przyczyniło się do niej niedbalstwo albo inne niewłaściwe działanie lub zaniechanie pasażera”.

Zaliczka może być także bezzwrotna w okolicznościach, w których później zostało udowodnione, że osoba, która otrzymała rekompensatę z wyprzedzeniem czasowym, spowodowała wypadek lub przyczyniła się w jakimś stopniu do wypadku, lub nie była osobą upoważnioną do odszkodowania (art. 5.3).

16.2. Rozporządzenie nr 785/2004 ze zm.

Ścisłejsze uregulowanie dotyczące obowiązku ubezpieczenia lotniczego zrealizowano w rozporządzeniu nr 785/2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych²⁰. Przewoźnik musi ubezpieczyć się na taką sumę, aby w przypadku zaistnienia szkody, o której stanowi art. 22 konwencji montrealskiej (np. w przypadku uszkodzenia ciała pasażera, bądź opóźnienia w dostawie bagażu) mógł wypłacić pasażerowi stosowne odszkodowanie oraz w przypadku

¹⁷ Rozporządzenie Rady WE z 9 października 1997 r. nr 2027/1997 o odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w razie wypadku (Dz. Urz. WE Nr L 285, 17.10. 1997)

¹⁸ Rozporządzenie Rady i Parlamentu Europejskiego WE z 13 maja 2002 r. nr 889/2002 zmieniające Rozporządzenie Rady WE nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w razie wypadku, Dz. Urz. WE nr L 140, 30.05. 2002

¹⁹ M. Polkowska, *Umowa przewozu i odpowiedzialność przewoźnika w międzynarodowym transporcie lotniczym*, Warszawa, 2003 r., s. 204-208.

²⁰ Rozporządzenie Parlamentu i Rady WE z 21 kwietnia 2004 r. nr 785/2004 w sprawie wymagań dotyczących ubezpieczeń przewoźników i użytkowników statków powietrznych Dz. Urz. WE Nr L 138/L z 30.04.2004.

szkody na osobie zaliczkę na poczet odszkodowań²¹. Istnieje możliwość doubezpieczenia pasażera/bagażu ponad sumę odszkodowania, o którym stanowią przepisy międzynarodowe i unijne (art. 6 ust. 2 Rozporządzenia nr 889/2002 r.). Niektórzy przewoźnicy w ramach swojej działalności przewozowej mogą świadczyć taką usługę.

Rozporządzenie nr 785/2004 zostało zmienione Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 285/2010 z dnia 6 kwietnia 2010 r.²² Wprowadza ono wyższe limity obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej dla przewoźników lotniczych z tytułu przewozu bagażu oraz towaru. Zgodnie z nowymi wymogami minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wynosi w operacjach handlowych w odniesieniu do bagażu 1 131 SDR na pasażera, a w odniesieniu do ładunku 19 SDR za kilogram. Zmiana rozporządzenia wynika z wejścia w życie z dniem 30 grudnia 2009 r. nowych, wyższych limitów odpowiedzialności określonych w konwencji montrealskiej z 1999 r. Zgodnie z art. 50 tej konwencji, państwa będące jej sygnatariuszami zobowiązane są do wymagania utrzymywania przez przewoźników lotniczych stosownego ubezpieczenia pokrywającego ich odpowiedzialność określoną w konwencji. Ponieważ dotychczas obowiązujące określone w rozporządzeniu nr 785/2004 wymogi ubezpieczenia były niższe niż nowe, obowiązujące od 30 grudnia 2009 r., limity odpowiedzialności określone w konwencji, niezbędnym stało się dokonanie stosownej zmiany w treści tego rozporządzenia.

16. 3. Rozporządzenie nr 259/1991 ze zm.

Niezależnie od powyższych uregulowań uzupełniających prawo przyjęte w skali globalnej, prawo unijne poszło znacznie dalej gwarantując pasażerom lotniczym opiekę i świadczenia nie wynikające i nie objęte konwencją montrealską (rozporządzenie nr 259/1991²³ oraz nr 261/2004²⁴ ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład, odwołania lub dużego opóźnienia lotów). W takich sytuacjach oferuje się poszkodowanym odszkodowania pieniężne oraz inne dodatkowe świadczenia (np. nocleg w hotelu, posiłek, rezerwację miejsca w samolocie na inny rejs). Kwestie związane z odszkodowaniami (ang. compensation) dla pasażerów państw członkowskich UE w przypadku niezabrania ich na pokład samolotu (denied boarding) z uwagi na brak miejsc pomimo ważnego biletu podróży (ang. overbooking) stały się przedmiotem zainteresowania ustawodawcy unijnego jeszcze w 1991 roku. Praktyki stosowania overbookingu znane już były wtedy zarówno na świecie, jak i w państwach zjednoczonej Europy. Zasady te nie podlegały jednak pod reżim międzynarodowej odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego, który

²¹ Art. 5 Rozporządzenia WE nr 889/2002 r.

²² Rozporządzenie Komisji (UE) nr 285/2010 z dnia 6 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych Dz. Urz. Nr L 87/19 z 7.04.2010 r.

²³ Rozporządzenie Rady WE nr 295/1991 z 4 lutego 1991 r. ustanawiające wspólne zasady systemu odszkodowań dla pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład w regularnych przewozach lotniczych. Dz. Urz. WE Nr L 158, 23.06.1990.

²⁴ Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz. Urz. UE L 46 z 17.02.2004).

ustaliła konwencja warszawska z 1929 r. i konwencja montrealska z 1999 r. W związku z brakiem odpowiednich przepisów międzynarodowych, państwa unijne postanowiły uregulować te kwestie w drodze rozporządzenia zabezpieczającego interesy pasażerów.

Liczba miejsc w samolocie na dany lot w praktyce często przewyższała liczbę pasażerów z wykupionymi biletami i potwierdzoną rezerwacją. Aby uniknąć strat, przewoźnicy zaczęli sprzedawać więcej miejsc pasażerom na dany rejs niż jest dostępne w samolocie, mając na uwadze możliwość nie stawiania się na rejs pewnej liczby osób (ang. no shows). W przypadku, kiedy wszyscy pasażerowie stawili się na dany rejs (co w praktyce nie zdarza się zbyt często) część z nich, za uprzednio wyrażoną zgodą, otrzymywała od przewoźnika odszkodowanie pieniężne oraz inne dodatkowe świadczenia (np. nocleg w hotelu, posiłek oraz rezerwację miejsca w samolocie na inny rejs). System ten nazwano dobrowolnym, gdyż pasażer musiał wyrazić zgodę na udział w takim systemie quasi odszkodowawczym.

Rozporządzenie nr 261/2004., stanowi znaczny krok w kierunku poprawy ochrony unijnego pasażera lotniczego. Z jednej strony miało ono na celu wzmocnienie praw pasażerów, z drugiej zapewnienie przewoźnikom lotniczym prowadzenia działalności w ujednoczonych warunkach na zliberalizowanym rynku lotniczym. Przepisy rozporządzenia obowiązują zarówno pasażerów lotów regularnych (rozkładowych), jak i nieregularnych (czarterowych). Rozporządzenie dotyczy wszystkich przewoźników lotniczych, w tym i takich, którzy oddali swoje statki powietrzne w leasing: z załogą (ang. wet lease) bądź bez niej (ang. dry lease). Rozporządzenie nr 261/2004 stosuje się, zgodnie z art. 3, do:

1) pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego;

2) pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się w kraju trzecim i lądujących na lotnisku w państwie członkowskim, chyba że otrzymali oni odszkodowanie oraz udzielono im opieki w tym kraju, jeżeli przewoźnik lotniczy obsługujący dany lot jest przewoźnikiem wspólnotowym.

Warunkiem zastosowania rozporządzenia jest potwierdzona przez pasażera rezerwacja na dany lot (z wyjątkiem przypadku odwołania lotu) oraz stawienie się na odprawę pasażerów w określonym czasie (zgodnie z wymogami określonymi w formie pisemnej).

16. 4. Rozporządzenie nr 1107/2006

Przedstawione zasady odszkodowań zostały dodatkowo uzupełnione wobec pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej (rozporządzenie nr 1107/2006 r.²⁵).

Cele regulacji obejmują trzy obszary:

równe traktowanie osób dotkniętych ograniczoną sprawnością ruchową (przewoźnik lotniczy, jego przedstawiciel lub organizator wycieczki nie mogą ze względu na niepełnosprawność lub ograniczoną sprawność ruchową odmówić przyjęcia rezerwacji na lot rozpoczynający lub kończący się w porcie lotniczym położonym na terytorium Unii Europejskiej oraz zabrania na pokład osoby

²⁵ Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą Dz. Urz. WE nr L 204, 26.07.2006.

niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej w takim porcie lotniczym, pod warunkiem że osoba ta posiada ważny bilet i rezerwację na dany rejs. Jedynymi wyjątkami od tych zasad są sytuacje, w których odmowa jest spowodowana: wymogami bezpieczeństwa, rozmiarami samolotu lub jego drzwi, które czynią fizycznie niemożliwym wprowadzenie na pokład lub przewóz osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej. Powinna być zapewniona bezpłatna opieka i świadczenie określonych usług we wszystkich portach lotniczych Unii Europejskiej. Przepisy art. 3 i 4 rozporządzenia weszły w życie w lipcu 2007 r.;

1) bezpłatność usług we wszystkich portach Unii Europejskiej;

2) asysta na pokładzie samolotu (na lotach z portów Unii Europejskiej, przewoźnicy będą zobligowani do bezpłatnego świadczenia pewnych usług, takich jak przewóz wózków inwalidzkich, psów przewodników).

Państwa członkowskie Unii Europejskiej ze swojej strony mają ustanowić organy nadzorujące wypełnianie zobowiązania państw do spełniania wymogów zawartych w rozporządzeniu nr 1107 (art. 14). Każda osoba niepełnosprawna, która uzna, iż jej prawa nie są respektowane, może zwrócić uwagę zarządzającemu portem lotniczym albo samemu przewoźnikowi. W przypadku niezadowolającej odpowiedzi, niepełnosprawny pasażer może wnieść skargę o odszkodowanie do organu nadzorującego przestrzeganie przepisów rozporządzenia nr 1107/2006 w każdym państwie członkowskim Unii Europejskiej (art. 15). Państwa członkowskie określają sankcje za nieprzestrzeganie przepisów rozporządzenia. Muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające (art. 16). Krótki przewodnik dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (opis kolejnych etapów podróży lotniczej – przed podróżą lotniczą, rezerwacja, przybycie na lotnisko, odprawa biletowo- bagażowa, kontrola bezpieczeństwa, przemieszczanie się po porcie lotniczym, wejście na pokład, na pokładzie, opuszczenie pokładu) został zamieszczony na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego; stanowi tłumaczenie informacji opracowanych przez brytyjską Komisję ds. Równości i Praw Człowieka (Equality and Human Rights Commission)- „Your rights to fly – what you need to know. A step by step guide for disabled and less mobile passengers, July 2008”²⁶.

16.5. Rozporządzenie nr 2111/2005 ze zm.

„Czarna lista” przewoźników lotniczych to wykaz przewoźników podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty, którzy nie spełniają wymaganych przepisów bezpieczeństwa i nie zapewniają przez to wystarczającej ochrony pasażerom unijnym.

Podstawą do opublikowania przez Komisję Europejską "czarnej listy" jest rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005 z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz.²⁷

²⁶ <http://www.equalityhumanrights.com/your-rights/rights-in-different-settings/air-travel/>

²⁷ Dz. Urz. WE L 344 z 27.12.2005 r. Patrz też Rozporządzenie Komisji (WE) nr 473/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach

Każde państwo członkowskie zostało zobowiązane do przekazania Komisji Europejskiej danych dotyczących przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów na jego terytorium wraz z uzasadnieniem powodów nałożenia takich zakazów (art. 3). Specjalny Komitet działający przy Komisji Europejskiej - w oparciu o wspólne kryteria - miał za zadanie utworzyć wykaz przewoźników lotniczych, którzy nie będą mogli wykonywać operacji lotniczych w całej Unii Europejskiej. Lista ta podlega stałej aktualizacji (art. 4). Przepisy dotyczące obowiązku informowania pasażerów o tożsamości przewoźnika faktycznie wykonującego przewóz weszły w życie 16 lipca 2006r.²⁸

17. Nowe problemy dotyczące ryzyka szkód z aktów terrorystycznych i konwencja montrealaska z 2009 r.

Wydarzenia związane z atakiem terrorystycznym w USA z 11 września 2001 r. sprawiły, iż ICAO zintensyfikowało prace nad opracowaniem systemu odszkodowań lotniczych powstałych w wyniku wypadków spowodowanych aktami bezprawnej ingerencji (UIC)²⁹ oraz odszkodowań za szkody popełnione na stronach trzecich z tzw. ryzyk ogólnych (GRC³⁰). W maju 2009 r. ICAO przedstawiło państwu członkowskim do podpisu dwie konwencje dotyczące szkód popełnionych na powierzchni ziemi powstałych m.in. w wyniku takich aktów.

Konwencja UIC przewiduje zasadę absolutnej odpowiedzialności operatora statku powietrznego, bez możliwości występowania z regresem do innych podmiotów np. producentów statków powietrznych. Konwencja przewidziała wysokie limity odszkodowań w zależności od wagi statku powietrznego. Utworzono w niej mechanizm kompensacyjny odpowiedzialny za organizację poboru składek od państw za udział w systemie i wypłacanie odszkodowań ofiarom. Mechanizm ma działać w ramach ICAO i ma do dyspozycji organ ustawodawczy tzw. konferencję stron.

Konwencja UIC stanęła na straży idei zachowania równowagi pomiędzy interesami przemysłu lotniczego, a osób poszkodowanych. Szereg przepisów konwencji z 2009 r. zasięgnięto z konwencji o odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego z 1999 r., w tym te dotyczące zaliczek i obowiązku ubezpieczenia przewoźnika. Jedynym forum dla poszkodowanych do wnoszenia skarg był sąd miejsca zdarzenia.

Konwencja jest otwarta do podpisu dla państw stron ICAO i nie weszła jeszcze w życie³¹.

Wspólnoty określone w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. WE L84/8 z 23.3.2006 r.) oraz rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 474/2006, tj. Rozporządzenie Komisji (WE) nr 715/2008 z dnia 24 lipca 2008 r. oraz Rozporządzenie Komisji (WE) 298/2009 z dnia 8 kwietnia 2009 r.

²⁸ Patrz www.ulc.gov.pl

²⁹ LC/33-WP/3-24 Draft convention on compensation for damage to third parties, resulting from act of unlawful interference involving aircraft.

³⁰ LC/33-WP/3-25 z 1maja 2008 r. Draft convention on compensation for damage caused by aircraft to third parties.

³¹ M. Polkowska, "Prace (ICAO) nad modernizacją konwencji", *Jurysta*, nr 3, grudzień 2010 r. s. 48-54

18. Podsumowanie

Na podstawie przedstawionych konwencji międzynarodowych widać, iż ICAO dąży do jak największego ujednoczenia zasad odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego. Wejście w życie konwencji montrealskiej z 1999 r. oznacza dla pasażerów lotniczych w zasadzie kompromis, ale ograniczony do zaspokojenia interesów mniejszej liczby państw (choć reprezentujących większość światowych przewozów lotniczych) tzn. państw najbogatszych i bardziej rozwiniętych. Należałoby się zastanowić, czy taki ograniczony kompromis zapewni tak szerokie przyjęcie konwencji montrealskiej, jak to miało miejsce w przypadku konwencji warszawskiej.

Dodatkowo należy zauważyć, iż prawa pasażerów według rozporządzeń Unii Europejskiej w przewozie międzynarodowym i krajowym są dużo bardziej chronione, niż pasażerów z innych regionów świata. Trudno tu więc mówić o ujednoczeniu ochrony praw pasażerów w skali światowej.

Recibido el 27 de agosto de 2011 y aceptado el 15 de mayo de 2012.