

Wstęp

Szanowni Państwo,

Oddajemy w Państwa ręce monografię pokonferencyjną II Konferencji Naukowej Pomorskiej Izby Adwokackiej w Gdańsku „Prawo transportowe: Morze, Ląd, Powietrze”. Na niniejszą publikację składają się referaty z zakresu transportu morskiego, transportu lądowego, w tym drogowego i kolejowego oraz transportu lotniczego wygłoszone podczas dwudniowej Konferencji. Coroczna organizacja konferencji naukowych o różnej tematyce prawnej to cel, jaki postawiła sobie PIA w Gdańsku. Idea ta wiąże się ze stałą potrzebą doskonalenia zawodowego członków Palestry, co za tym idzie potrzebą tworzenia wysoko wykwalifikowanych kadr prawników służących fachową wiedzą w wielu dziedzinach prawa. Nadto, konferencja stanowi doskonałe pole do dyskusji oraz wymiany doświadczeń pomiędzy praktykami oraz teoretykami prawa. Cel ten jest realizowany również poprzez publikowanie wygłoszonych referatów zebranych w ramach jednej monografii.

II Konferencja Naukowa „Prawo transportowe: Morze, Ląd, Powietrze” odbyła się w dniach 9–10.11.2016 r. w Wyższej Szkole Administracji i Biznesu im. *E. Kwiatkowskiego* w Gdyni. Składała się z trzech starannie wybranych paneli tematycznych. Została objęta licznymi patronatami honorowymi, m.in. Prezesa Naczelnej Rady Adwokackiej adw. *Andrzeja Zwary*, Prezydentów Gdyni i Gdańska, Urzędu Morskiego w Gdyni. Wykład wstępny został wygłoszony przez rektora WSAiB prof. *Jerzego Młynarczyka*, który wskazał na szczególne znaczenie Trójmiasta w węźle transportowym naszego kraju. W Panelu I głos zabrało ośmiu prelegentów, zaś II Panel został podzielony na dwa dni – pierwszego wygłoszono cztery referaty. Drugi dzień Konferencji rozpoczął się wykładem wstępnym Wiceprezesa NRA adw. *Jerzego Glanca*, który odwołał się do bursztynowego szlaku wiodącego prawdopodobnie przez tereny dzisiejszego Gdańska. Następnie zaprezentowano odczyty z zakresu transportu lądowego. Trzeci i ostatni Panel poświęcony został prawu lotniczemu i kosmicznemu.

Warty uwagi jest fakt, że PIA w Gdańsku zaprosiła do wygłoszenia referatów aplikantów, studentów oraz doktorantów. Panel odbył się pierwszego dnia równoległe do głównych obrad. Organizatorzy zaprosili do udziału w tym panelu przedstawicieli wszystkich izb adwokackich w kraju, zaś pozostali prelegenci zostali wyłonieni w drodze konkursu na referat.

Z uwagi na zakres tematyczny II Konferencji Naukowej PIA, zawarte w niniejszej publikacji rozważania mają charakter interdyscyplinarny w ramach szeroko pojętego prawa transportowego. Kolejność artykułów w monografii zdeterminowana jest pro-

gramem konferencji, jako że stanowią rozwinięcie referatów zaprezentowanych podczas dwudniowych obrad.

Publikacja składa się z dwunastu artykułów ukazujących szerokie spektrum tematów, spośród których pięć prezentuje tematykę z zakresu transportu morskiego, cztery z prawa lotniczego i trzy o tematyce transportu lądowego.

Artykuł dr *Magdaleny Adamowicz* porusza problematykę usług portowych w aspektach ekonomicznych oraz prawnych. Autorka przeanalizowała naturę usług portowych, ich cechy i podział. Usługi portowe mają ogromne znaczenie i zastosowanie praktyczne, jednak teoretyczne kwestie prawne dotyczące tej problematyki nie były dotąd szerzej omawiane, a nawet można powiedzieć, że były marginalizowane. Tymczasem Autorka wskazuje, że aspekty prawne dotyczące usług portowych są niezwykle aktualne z uwagi na wejście w życie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z 2017 r. ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów.

Opracowanie dr. *Piotra Lewandowskiego* dotyczy regulacji ochrony morza przed zanieczyszczeniami ze statków. Omawiane zagadnienie obejmuje obszerny zbiór norm prawa międzynarodowego, zróżnicowanych ze względu na metodę regulacji. Autor wskazuje, że ochrona załogi oraz statku morskiego była stawiana ponad środowisko morskie do czasu słynnej katastrofy ekologicznej *Torrey Canyon* w 1968 r., tj. w epoce pre-ekologicznej. Prawo międzynarodowe jako pierwsze dokonało identyfikacji problemów ochrony środowiska morskiego w skali globalnej i w ujęciu interdyscyplinarnym. Regulacja ochrony morza przed zanieczyszczeniami ze statków obejmuje obszerny zbiór norm prawa międzynarodowego, zróżnicowanych ze względu na metodę regulacji, tworzący tzw. *quadrivium* ochrony prawnej środowiska. Autor formuluje tezę, że w wyniku ekologizacji bezpieczeństwa żeglugi staje się elementem większej kategorii pojęciowej tzw. bezpieczeństwa ekologicznego.

Z kolei dr *Dominika Wetoszka* rozważa w swoim artykule zagadnienie holowania w transporcie morskim. Z uwagi na szerokie zastosowanie tej usługi w żegludze morskiej, polski ustawodawca pozostawił otwarty katalog usług holowniczych. To rozwiązanie pozwala na indywidualne podejście do każdej wykonywanej akcji, w zależności od okoliczności. Akcje holownicze podejmowane są w celu pomocy zarówno przy manewrowaniu, jak i przy przewozie ładunku drogą morską. Jednakże Autorka stoi na stanowisku, że nie można jednoznacznie zakwalifikować holowania jako transportu, inaczej nie byłoby potrzeby rozróżnienia przez ustawodawcę holowania jako odrębnej czynności mającej zastosowanie w stosunkach morskich. To strony umowy holowania kształtują na zasadzie swobody umów stosunek prawny, określając charakter świadczonej usługi. W celu zobrazowania charakteru świadczonych usług holowniczych, poszczególne rodzaje holowania zostały omówione na przykładach, które były przedmiotem rozstrzygnięć sądowych.

Kolejne opracowanie ma za przedmiot zagadnienie przynależności państwowej statku. Doktor *Justyna Nawrot* podnosi w nim, że Unia Europejska od kilkunastu lat prowadzi działania zmierzające do harmonizacji prawodawstwa morskiego

państw członkowskich, również w zakresie przynależności państwowej statku. Jednakże w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej od lat zauważalna jest tendencja do rozluźnienia więzi między państwem rejestru a statkiem, uznając że jest to wymóg konieczny dla zapewnienia realizacji swobody przedsiębiorczości, usług i pracowników między państwami członkowskimi. Tendencja ta ma charakter globalny i przejawia się w postaci licznych flot w ramach tzw. tanich bander czy otwartych rejestrów. Państwa członkowskie UE nie mają swobody w określaniu warunków rejestracji statków bez względu na to czy są one własnością podmiotów pochodzących spoza UE i niezarejestrowanych w żadnym rejestrze państwa członkowskiego UE, ani w stosunku do statków już zarejestrowanych w państwie członkowskim.

O kwotowym ograniczeniu odpowiedzialności w prawie morskim traktuje referat dr *Zuzanny Pełtowskiej-Dąbrowskiej*. Autorka wskazuje, że jest to jedna z charakterystycznych instytucji prawa morskiego, która poprzez wymóg winy własnej niewybaczalnej urasta w praktyce do niewzruszalnego prawa dłużników. Ten korzystny dla nich kształt przesłanki powodującej utratę limitacji został powszechnie zaakceptowany i był swoistym warunkiem kompromisu, w którym przewoźnicy i ubezpieczyciele akceptowali podniesienie limitów odpowiedzialności. Co więcej, wykładnia literalna konwencji przemawia za subiektywną oceną przesłanki wiedzy o prawdopodobieństwie zaistnienia szkody. Obecny kształt tej instytucji w konwencjach morskich charakteryzuje się praktyczną gwarancją prawa do limitacji odpowiedzialności dłużnika. Autorka skupia się na jednym z elementów konstrukcyjnych omawianej instytucji, mianowicie przesłanką powodującą utratę prawa do limitacji. Zarysowuje jej genezę oraz, posługując się orzecznictwem sądów różnych jurysdykcji, ukazuje jej wykładnię.

Artykuł dr. hab. *Krzysztofa Wesołowskiego* rozpoczyna drugą część monografii – „Transport lądowy”. Autor porusza w nim problem wskazania przewoźników, przeciw którym możliwe jest wytoczenie powództw odszkodowawczych w przypadku szkód występujących przy przewozach wykonywanych przez kilku przewoźników tej samej gałęzi transportu. Występują dwa rodzaje przewozów angażujących kilku przewoźników: na zasadzie podwykonawstwa i przewozów sukcesywnych. Nadawca może dochodzić roszczeń od pierwszego przewoźnika lub podwykonawcy i pierwszego przewoźnika – w przypadku regulacji przewidujących solidarną odpowiedzialność przewoźnika. Natomiast w międzynarodowym przewozie lotniczym i kolejowym również od podwykonawcy. Jeśli zaś chodzi o przewozy sukcesywne, przewoźnicy, co do zasady, odpowiadają solidarnie. W konwencjach międzynarodowych występują jednak liczne ograniczenia wobec przewoźników, przeciw którym możliwe jest wytoczenie powództwa, a niekiedy (RU/CIM) także co do momentu, w którym wystąpienie do sądu jest możliwe. Zdaniem Autora właściwym rozwiązaniem jest przyjęcie (również w prawie krajowym) idei solidarnej odpowiedzialności przewoźnika – podwykonawcy oraz rezygnacji z idei przewozów sukcesywnych.

O problematyce legitymacji do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z umowy przewozu towarów w transporcie lądowym traktuje referat dr *Doroty Ambrożuk*. Autorka omawia tę problematykę na tle regulacji krajowych i konwencji międzynarodo-

wych. Przepisy przewozowe z reguły dopuszczają możliwość dochodzenia roszczeń odszkodowawczych zarówno przez nadawcę, jak i odbiorcę, na rzecz którego umowa została zawarta. W celu zapobieżenia jednoczesnemu zgłaszaniu żądań z tego samego tytułu przez wyżej wymienione podmioty przepisy dotyczące umowy przewozu regulują też relacje pomiędzy uprawnieniami nadawcy i odbiorcy. Sposób regulacji opiera się na przesłance czysto formalnej – prawie do rozporządzania (dysponowania) przesyłką (sprowadzające się do możliwości wydawania przewoźnikowi w czasie przewozu wiążących go instrukcji, dotyczących przesyłki). Autorka opowiada się za rezygnacją z formalnych kryteriów wyznaczania osób legitymowanych do dochodzenia roszczeń, abstrahujących od faktu czyjego majątku szkoda dotyczy. Wskazuje niedogodności takiej regulacji oraz fakt, że jest ona ściśle powiązana z ideą listu przewozowego, który utracił w swoim rozwoju historycznym konstytutywny charakter.

Zagadnienie aktywnej obrony przed roszczeniami z tytułu szkód w międzynarodowym transporcie drogowym poruszył w swoim opracowaniu mec. *Paweł Judek*. Przedmiotem artykułu jest określenie możliwości podejmowania przez podmioty pociągnięte do odpowiedzialności z tytułu szkód transportowych działań zmierzających do korzystnego dla nich ustalenia jurysdykcji w sporach wynikających z umów spedycji i przewozu. Wybranie przez powoda dogodnego dla niego miejsca postępowania sądowego pozwala uniknąć zagrożeń związanych zarówno z odmienną interpretacją przepisów stosowaną przez sądy w innym kraju, jak i w wielu wypadkach zwiększonymi kosztami sporu sądowego. Narzędziami wykorzystywanymi w tym celu mogą być powództwo o ustalenie charakteru prawnego umowy łączącej strony, powództwo

o ustalenie braku odpowiedzialności za powstałą szkodę lub ograniczenia jej wysokości, a także skierowanie roszczeń wobec podmiotów, do których podmiot odpowiedzialny za szkodę może wystąpić z roszczeniem regresowym wraz z przypozwaniem do postępowania podmiotu uprawnionego z tytułu zaistniałej szkody.

Trzecia część monografii rozpoczęła się opracowaniem dr hab. *Małgorzaty Polkowskiej*, dotyczącym wyzwań i problemów współczesnego lotnictwa cywilnego w kontekście działalności ICAO, zgodnie z Konwencją o międzynarodowej żegludze powietrznej z 1944 r. W artykule Autorka wykorzystała swoje dotychczasowe zawodowe doświadczenie oraz 3-letnią pracę w Radzie ICAO (2013–2016). Przedstawiła w nim wiele działań dotyczących aktywności organizacji i pomocy państwom potrzebującym, kwestii bezpieczeństwa związanych ze strefami konfliktów, uregulowań prawnych w kwestii statków państwowych, niezdiscyplinowanych pasażerów na pokładzie, ochrony środowiska oraz innych programów, co do aktywności młodzieży i kobiet w lotnictwie cywilnym. Należy także wskazać na zainteresowanie ICAO kosmosem, co świadczy o bardziej efektywnym i skutecznym w osiąganiu celów konwencji chicagowskiej, jakim jest bezpieczeństwo i pokojowy rozwój lotnictwa.

W swoim referacie dr hab. *Telesfor Marek Markiewicz* zaprezentował przegląd wybranych przepisów prawa lotniczego UE odnoszących się do menedżera sieci oraz różnych aspektów jego działalności w przestrzeni powietrznej państw członkowskich

I państw uczestniczących w programie SES. Program ten ma na celu lepsze zaspokojenie wymagań użytkowników w zakresie dostępu do służb żeglugi powietrznej i europejskiej przestrzeni powietrznej, sprawniej zarządzanej na poziomie sieci. Na meandera sieci KE wyznaczyła w 2011 r. organizację Eurocontrol, która posiada duże doświadczenie operacyjne oraz wiedzę specjalistyczną w zakresie zarządzania ruchem lotniczym, szczególnie w koordynacji zarządzania przepływem ruchu lotniczego. Autor scharakteryzował funkcje i zadania wykonywane przez ten organ na rzecz innych usługodawców służb żeglugi powietrznej, a także wskazał na potrzebę wzmocnienia roli menedżera sieci w obliczu zmian dokonywanych w europejskim systemie zarządzania ruchem lotniczym.

Niezwykle aktualną tematykę w artykule dotyczącym odszkodowań za opóźnione loty porusza adw. *Piotr Ratnicki-Kiczka*. Prawodawca unijny dostrzegając poważne problemy i niedogodności dla pasażerów związane z odmową przyjęcia na pokład, odwołaniem lotu lub dużymi opóźnieniami postanowił podjąć działania mające na celu zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów. Podstawę prawną odszkodowań z wyżej wskazanych tytułów stanowi rozporządzenie (WE) Nr 261/2004. Odszkodowania mają charakter zryczałtowany, zależny od odległości lotu, a pasażerowie mogą powoływać się na prawo do odszkodowania, jeżeli poniosą co najmniej trzygodzinną stratę czasu. Obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania, jeśli dowiedzie, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Odpowiedzialność przewoźnika z tytułu odmowy przyjęcia na pokład i odwołania lub dużego opóźnienia lotów jest odpowiedzialnością na zasadzie ryzyka. Zaś zgodnie z przeważającą linią orzeczniczą do odszkodowań lotniczych stosuje się dziesięcioletni okres przedawnienia.

Interesujące rozważania zawiera ostatni artykuł autorstwa mgr *Katarzyny Biskup*. Autorka zwraca w nim uwagę na ograniczenia wynikające z ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania w związku z działalnością lotnisk cywilnych oraz możliwości jakie posiada właściciel nieruchomości w związku ze spadkiem cen nieruchomości czy przekroczeniem standardów jakości środowiska. Do głównych roszczeń z tytułu ustanowienia obszarów specjalnych zaliczyć należy przede wszystkim odszkodowanie za spadek wartości nieruchomości czy roszczenie o wykup nieruchomości, czy odszkodowanie związane z obowiązkiem rewitalizacji akustycznej budynków. Możliwość dochodzenia odszkodowania w związku z obniżaniem jakości życia oraz w niektórych przypadkach obowiązkiem nakładów pieniężnych na zmiany akustyczne nieruchomości w związku z prowadzeniem lotnisk cywilnych jest z punktu widzenia właściciela nieruchomości jak najbardziej uzasadnione. Roszczenia właścicieli nieruchomości z tytułu utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania przedawniają się po upływie 10 lat od dnia wejścia w życie uchwały ustalającej obszar ograniczonego użytkowania, pod warunkiem dochowania terminu zawitego związanego z zgłoszeniem takiego roszczenia w terminie 2 lat od dnia wejścia w życie uchwały, która ustanawia obszar ograniczonego użytkowania.

Organizatorzy Konferencji Naukowych Pomorskiej Izby Adwokackiej w Gdańsku mają nadzieję, że niniejsza monografia będzie godnym podsumowaniem II Konferencji Naukowej na temat prawa transportowego. Publikacja ta stanowi kolejne już opracowanie obejmujące zbiór zagadnień prezentowanych podczas organizowanych corocznie konferencji, którym przyświeca idea integracji pomiędzy środowiskiem praktyków i teoretyków prawa na różnych jego obszarach.

adw. dr *Dominika Wetoszka*