

**Rozporządzenie (WE) Nr 261/2004
Parlamentu Europejskiego i Rady
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**

z dnia 11 lutego 2004 r. (Dz.Urz. UE L Nr 46, s. 1)

**PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,
uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,
w szczególności jego art. 80 ust. 2,
uwzględniając wniosek Komisji¹,
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu EkonomicznoSpo-
łecznego²,
po konsultacji z Komitetem Regionów,
działając zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu³,
w świetle wspólnego projektu zatwierdzonego przez komitet po-
jednawczy w dniu 1.12.2003 r.,**

¹ Dz.Urz. UE C 103 E z 30.4.2002, s. 225 oraz Dz.Urz. UE C 71 E z 25.3.2003, s. 188.

² Dz.Urz. UE C 241 z 7.10.2002, s. 29.

³ Opinia Parlamentu Europejskiego z 24.10.2002 r. (Dz.Urz. UE C 300 E z 11.12.2003, s. 443). Wspólne stanowisko Rady z 18.03.2003 r. (Dz.Urz. UE C 125 E z 27.5.2003, s. 63) i stanowisko Parlamentu Europejskiego z 3.07.2003 r. Rezolucja prawodawcza Parlamentu Europejskiego z 18.12.2003 r. i decyzja Rady z 26.01.2004 r.

Preambuła

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Działanie Wspólnoty w dziedzinie transportu lotniczego powinno mieć na celu, między innymi, zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów. Ponadto, powinno się w pełni zwracać uwagę na ogólne wymogi ochrony konsumentów.
- (2) Odmowa przyjęcia na pokład i odwołanie lub duże opóźnienie lotów powodują poważne problemy i niedogodności dla pasażerów.
- (3) Pomimo, iż rozporządzenie Rady (EWG) nr 295/91 z dnia 4 lutego 1991 r. ustanawiające wspólne zasady systemu odszkodowań dla pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład w regularnych przewozach lotniczych⁴ stworzyło podstawy ochrony pasażerów, liczba pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład wbrew ich woli, pozostaje zbyt wysoka, podobnie jak liczba pasażerów poszkodowanych odwołaniem lotu bez uprzedzenia oraz dużymi opóźnieniami.
- (4) W związku z powyższym, Wspólnota powinna podnieść standardy ochrony ustalone przez wyżej wymienione rozporządzenie, zarówno poprzez wzmocnienie praw pasażerów jak i zapewnienie przewoźnikom lotniczym działalności w ujednoliconych warunkach na zliberalizowanym rynku.
- (5) Ponieważ różnica pomiędzy regularnymi i nieregularnymi usługami transportu lotniczego zmniejsza się, ochrona ta powinna obejmować nie tylko pasażerów lotów regularnych, ale również pasażerów lotów nieregularnych, w tym także loty stanowiące część zorganizowanych wycieczek.
- (6) Ochrona obejmująca pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się w Państwie Członkowskim powinna być rozciągnięta na tych pasażerów, którzy odlatują z lotniska w państwie trzecim i lądują na lotnisku w Państwie Członkowskim, w przypadku gdy lot jest obsługiwany przez przewoźnika wspólnotowego.
- (7) Aby zapewnić efektywność stosowania niniejszego rozporządzenia, zobowiązania z niego wynikające powinny dotyczyć przewoźników lotniczych, którzy wykonują lub zamierzają wykonywać loty, bez względu na to samoloty są ich własnością czy też są przedmiotem dzierżawy bezzałogowej (dry

⁴ Dz.Urz. UE L 36 z 8.2.1991, s. 5.

lease) lub załogowej (wet *lease*) lub na jakiegokolwiek innej podstawie.

- (8) Niniejsze rozporządzenie nie powinno ograniczać praw obsługującego przewoźnika lotniczego do dochodzenia odszkodowania od jakiegokolwiek osoby, w tym od osób trzecich, zgodnie z obowiązującym prawem.
- (9) Liczba pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład wbrew ich woli powinna być zredukowana przez wymóg, aby przewoźnicy lotniczy wzywali ochotników do rezygnacji z rezerwacji w zamian za pewne korzyści, zamiast odmawiać pasażerom przyjęcia na pokład oraz przez pełną rekompensatę dla tych, którym ostatecznie odmówiono przyjęcia na pokład.
- (10) Pasażerowie, którym odmówiono przyjęcia na pokład wbrew ich woli powinni mieć możliwość rezygnacji z lotu i otrzymania zwrotu należności za bilet albo kontynuowania podróży na satysfakcjonujących warunkach, z zapewnieniem odpowiedniej opieki podczas oczekiwania na późniejszy lot.
- (11) Ochotnicy powinni mieć również możliwość odwołania swojego lotu i otrzymania zwrotu należności za bilet albo kontynuowania podróży na satysfakcjonujących warunkach, z uwagi na fakt, iż spotykają ich niedogodności w podróżowaniu podobne do tych, których doświadczają pasażerowie, którym odmówiono przyjęcia na pokład wbrew ich woli.
- (12) Powinno się również zminimalizować trudności i niedogodności dla pasażerów wynikające z odwołania lotów. W tym celu należy nakłaniać przewoźników do informowania pasażerów o odwołaniach lotów przed planową godziną odlotu i ponadto do oferowania pasażerom możliwych do przyjęcia zmian planów podróży, tak by mieli oni możliwość dostosowania się do nich. W przypadku nieuczynienia tego, przewoźnicy lotniczy byliby zobowiązani do wypłacenia odszkodowania pasażerom, chyba że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem wyjątkowych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.
- (13) Pasażerowie, których loty zostały odwołane, powinni mieć możliwość otrzymania zwrotu należności z ich biletu albo oferty zmiany trasy podróży na satysfakcjonujących warunkach, a w czasie oczekiwania na późniejszy lot powinni zostać otoczeni należyłą opieką.

Preambuła

- (14) Podobnie jak w konwencji montrealskiej, zobowiązania przewoźników lotniczych powinny być ograniczone lub ich odpowiedzialność wyłączona w przypadku gdy zdarzenie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Okoliczności te mogą, w szczególności, zaistnieć w przypadku destabilizacji politycznej, warunków meteorologicznych uniemożliwiających dany lot, zagrożenia bezpieczeństwa, nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu oraz strajków mających wpływ na działalność przewoźnika.
- (15) Za nadzwyczajne okoliczności powinno się uważać sytuację, gdy decyzja kierownictwa lotów w stosunku do danego samolotu spowodowała danego dnia powstanie dużego opóźnienia, przełożenie lotu na następny dzień albo odwołanie jednego lub więcej lotów tego samolotu pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków przez zainteresowanego przewoźnika, by uniknąć tych opóźnień lub odwołań lotów.
- (16) Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania w przypadkach, gdy zorganizowana wycieczka zostaje odwołana z przyczyn innych niż odwołanie lotu.
- (17) Pasażerom, których loty są opóźnione o określony czas, powinno się udzielić odpowiedniej opieki oraz powinni oni mieć możliwość rezygnacji ze swoich lotów i otrzymania zwrotu należności za bilety albo kontynuowania podróży na satysfakcjonujących warunkach.
- (18) Opieka nad pasażerami oczekującymi na alternatywny lub opóźniony lot może zostać ograniczona lub zaniechana, jeżeli jej zapewnienie mogłoby spowodować dalsze opóźnienie.
- (19) Obsługujący przewoźnicy powinni zaspokoić szczególne potrzeby osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz wszystkich osób im towarzyszących.
- (20) Pasażerowie powinni zostać w pełni poinformowani o ich prawach wynikających z odmowy przyjęcia na pokład oraz odwołania lub dużego opóźnienia ich lotów, tak by mogli skutecznie korzystać z przysługujących im praw.
- (21) Państwa Członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące sankcji za naruszenia postanowień niniejszego rozporządzenia oraz zapewnić stosowanie owych sankcji. Sankcje powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.

- (22) Państwa Członkowskie powinny zapewnić i nadzorować przestrzeganie przez swoich przewoźników lotniczych niniejszego rozporządzenia oraz wyznaczyć właściwy organ odpowiedzialny za stosowanie jego przepisów. Nadzór nie powinien mieć wpływu na prawa pasażerów i przewoźników lotniczych do dochodzenia odszkodowania przed sądami zgodnie z procedurami krajowymi.
- (23) Komisja powinna analizować stosowanie niniejszego rozporządzenia i oceniać w szczególności możliwość objęcia jego zakresem wszystkich pasażerów związanych umową z organizatorem wycieczek lub przewoźnikiem wspólnotowym w sytuacji, gdy lot odbywa się z lotniska w kraju trzecim do lotniska w Państwie Członkowskim.
- (24) Uzgodnienia w celu szerszej współpracy pomiędzy Królestwem Hiszpanii a Zjednoczonym Królestwem w zakresie wykorzystania lotniska w Gibraltarze zostały zawarte dnia 2 grudnia 1987 r. w Londynie we wspólnej deklaracji Ministrów Spraw Zagranicznych obydwu krajów. Uzgodnienia te nie weszły jeszcze w życie.
- (25) Rozporządzenie (EWG) nr 295/91 powinno zostać odpowiednio uchylone,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

1. Preambuła rozporządzenia wspólnotowego nie ma mocy prawnie wiążącej, wskazuje jedynie na generalne cele, jakim ma ten akt służyć (wyr. NSA z 15.11.2007 r., II GSK 217/07, ONSAiWSA 2008, Nr 6, poz. 115; wyr. NSA z 11.1.2011 r., II GSK 11/10, Legalis). Preambuła (motywy) rozporządzenia stanowi jedynie wyjaśnienie względów (celów), jakie były brane pod uwagę przy tworzeniu jego przepisów (post. SN z 26.1.2011 r., IV CSK 284/10, OSNC 2012, Nr A, poz. 1).

Cel regulacji determinuje treść przepisów rozporządzenia (wyr. NSA z 29.10.2009 r., I OSK 781/08, Legalis). Preambuła aktu wspólnotowego może doprecyzować jego treść, jednak nie może być przywoływana w celu uzasadnienia odstępstw od samych przepisów danego aktu (wyr. TSWE z 10.1.2006 r., C-344/04 *The Queen v. Department for Transport*, EU:C:2006:10, pkt 76, i przywołane tam orzecznictwo). Z uwagi na powyższe nie jest racjonalne omówienie poszczególnych motywów preambuły rozporządzenia 261/2004, gdyż motywy te powinny być omówione przy okazji komentowania części normatywnej tego rozporządzenia.

Art. 1

Art. 1. [Przedmiot]

1. Niniejsze rozporządzenie przyznaje, na warunkach wymienionych poniżej, minimalne prawa dla pasażerów, w następujących sytuacjach:

- a) odmowy przyjęcia na pokład wbrew ich woli;
- b) odwołania ich lotu;
- c) opóźnienia ich lotu.

2. Stosowanie niniejszego rozporządzenia do lotniska w Gibraltarze nie narusza odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa dotyczących sporu o zwierzchnictwo nad terytorium, na którym usytuowane jest lotnisko.

3. Stosowanie niniejszego rozporządzenia do lotniska w Gibraltarze jest zawieszane do momentu wejścia w życie ustaleń ze wspólnej deklaracji Ministrów Spraw Zagranicznych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa z dnia 2 grudnia 1987 r. Rządy Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa poinformują Radę o wspomnianej dacie wejścia w życie.

Spis treści

	Nb
1. Zakres	1
2. Charakter uprawnień	2
3. Uzgodnienia o współpracy	3

- 1 1. **Zakres.** Zakres przedmiotowy rozporządzenia 261/2004 obejmuje obowiązki przewoźnika lotniczego wobec pasażerów w wypadku odmowy przyjęcia na pokład (art. 4), odwołania lotu (art. 5), opóźnienia lotu (art. 6) i umieszczenia pasażera w innej klasie niż ta, na którą został wykupiony bilet (art. 10) (uchw. SN z 7.2.2014 r., III CZP 113/13, Legalis). W związku z niewykonaniem lub nienależytym wykonaniem umowy przewozu zostały przyznane pasażerom określone uprawnienia, tj. tzw. prawo do opieki (art. 9; prawo to dotyczy wszystkich wskazanych postaci niewykonania lub nienależytego wykonania przewozu), prawo do uzyskania odszkodowania (art. 7), prawo do żądania zwrotu należności oraz prawo do zmiany planu lotu (art. 8) (uchw. SN z 7.2.2014 r., III CZP 113/13, Legalis).

2. Charakter uprawnień. Uprawnienia przyznane przez to rozporządzenie pasażerom w transporcie lotniczym w razie odmowy przyjęcia na pokład wbrew ich woli, odwołania ich lotu lub opóźnienia ich lotu mają charakter minimalny (wyr. TSUE z 13.10.2011 r., C-83/10 *S. Rodriguez i in. v. Air France SA*, EU:C:2011:652, pkt 37, zd. 1). Postanowienia innych aktów prawnych oraz regulaminów przewozu nie mogą być mniej korzystne dla pasażerów niż przepisy rozporządzenia, niemniej mogą być dla pasażerów podstawą prawną dodatkowych uprawnień [por. wyr. TSUE z 13.10.2011 r., C-83/10 *S. Rodriguez i in. v. Air France SA*, ECLI:EU:C:2011:652, pkt 38 zd. 2, oraz zob. *J. Luzak*, w: *K. Osajda*, Rozporządzenie (WE) Nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady 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. Komentarz, Legalis/el. 2018, pkt 13 do art. 1].

3. Uzgodnienia o współpracy. Dnia 2.12.1987 r. w Londynie Ministrowie Spraw Zagranicznych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej uzgodnili we wspólnej deklaracji procedurę zacieśniającą współpracę w wykorzystaniu portu lotniczego w Gibraltarze. Procedura ta jeszcze nie obowiązuje.

Art. 2. [Definicje]

Dla celów niniejszego rozporządzenia:

- a) „przewoźnik lotniczy” oznacza przedsiębiorstwo transportu lotniczego posiadające ważną licencję na prowadzenie działalności;
- b) „obsługujący przewoźnik” oznacza przewoźnika lotniczego wykonującego lub zamierzającego wykonać lot zgodnie z umową zawartą z pasażerem lub działającego w imieniu innej osoby, prawnej lub fizycznej, mającej umowę w tym pasażerem;
- c) „przewoźnik wspólnotowy” oznacza przewoźnika lotniczego z ważną licencją na prowadzenie działalności wydaną przez Państwo Członkowskie zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie wydawania licencji przewoźnikom lotniczym⁵;

⁵ Dz.Urz. UE L 240 z 24.8.1992, s. 1.

Art. 2

- d) „organizator wycieczek” oznacza organizatora w rozumieniu art. 2 pkt 2 dyrektywy Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek⁶, z wyłączeniem przewoźnika lotniczego;
- e) „ impreza turystyczna” oznacza usługi zdefiniowane w art. 2 pkt 1 dyrektywy 90/314/EWG;
- f) „bilet” oznacza ważny dokument uprawniający do przewozu lub coś równoważnego w formie innej niż papierowa, w tym w formie elektronicznej, wydany lub autoryzowany przez przewoźnika lotniczego lub jego autoryzowanego przedstawiciela;
- g) „rezerwacja” oznacza fakt posiadania przez pasażera biletu lub innego dowodu potwierdzającego, że rezerwacja została przyjęta i zarejestrowana przez przewoźnika lotniczego lub organizatora wycieczek;
- h) „miejsce docelowe” oznacza miejsce lądowania określone na bilecie przedstawionym na stanowisku kontrolnym lub, w przypadku lotów łączonych, miejsce lądowania ostatniego lotu; alternatywne dostępne loty łączone nie są brane pod uwagę, jeżeli zachowany jest planowany czas przylotu;
- i) „osoba o ograniczonej możliwości poruszania się” oznacza każdą osobę, której możliwość poruszania się jest ograniczona podczas korzystania z transportu z powodu jakiegokolwiek fizycznej niepełnosprawności (zmysłowej lub ruchowej, stałej lub czasowej), upośledzenia umysłowego, wieku lub każdej innej przyczyny niepełnosprawności a której sytuacja wymaga specjalnej uwagi i przystosowania do potrzeb takiej osoby usług dostępnych dla wszystkich pasażerów;
- j) „odmowa przyjęcia na pokład” oznacza odmowę przewozu pasażerów danym lotem, pomimo że stawili się oni do wejścia na pokład zgodnie z warunkami ustanowionymi w art. 3 ust. 2, chyba że odmowa przyjęcia na pokład jest racjonalnie uzasadniona, w szczególności przyczynami związanymi ze zdrowiem, wymogami bezpieczeństwa lub niewłaściwymi dokumentami podróżnymi;
- k) „ochotnik” oznacza osobę, która stawiała się do wejścia na pokład zgodnie z warunkami ustanowionymi w art. 3 ust. 2

⁶ Dz.Urz. UE L 158 z 23.6.1990, s. 59.

- i która wyraża, na prośbę przewoźnika lotniczego, chęć zbycia swojej potwierdzone rezerwacji w zamian za pewne korzyści;
- l) „odwołanie” oznacza nieodbycie się lotu, który był uprzednio planowany i na który zostało zarezerwowane przynajmniej jedno miejsce.

Spis treści

	Nb
I. Definicje legalne	1
1. Cele definiowania	1
II. Przewoźnik lotniczy	2
1. Pojęcie	2
III. Obsługujący przewoźnik	3–7
1. Obsługujący przewoźnik a przewoźnik faktyczny	3
2. Interpretacja definicji	4
3. Powierzenie wykonania przewozu	5
4. Decyzja o przeprowadzeniu konkretnego lotu	6
5. Wykładnia Sądu Najwyższego	7
IV. Przewoźnik wspólnotowy	8
1. Definicja	8
V. Organizator wycieczek	9
1. Definicja	9
VI. Impreza turystyczna	10
1. Definicja	10
VII. Bilet	11
1. Definicja	11
VIII. Rezerwacja	12–14
1. Umowa	12
2. Karta pokładowa	13
3. Inne środki dowodowe	14
IX. Miejsce docelowe	15–17
1. Definicja	15
2. Odrębna podróż lotnicza	16
3. Bilet powrotny	17
X. Osoba o ograniczonej możliwości poruszania się	18
1. Definicja	18
XI. Odmowa przyjęcia na pokład	19–25
1. Definicja legalna	19
2. Zakres pojęcia	20
3. Loty łączone	21
4. Wina przewoźnika	22
5. Okoliczności uzasadniające odmowę przewozu a klauzula wyłączająca	23
6. Okoliczności uzasadniające odmowę przewozu a szczególna klauzula wyłączająca	24

Art. 2

7. Okoliczności uzasadniające odmowę przewozu – podsumowanie	25
XII. Ochotnik	26
1. Definicja	26
XIII. Odwołanie	27–33
1. Definicja	27
2. Pojęcie „lot”	28
3. Przerwana operacja lotnicza	29
4. „Lot przekierowany”	30
5. Zaniechanie pierwotnego rozkładu lotu	31
6. Komunikat na tablicy odlotów	32
7. Podsumowanie	33
XIV. Pojęcia niezdefiniowane	34–38
1. Uwagi ogólne	34
2. Lot	35
3. Start lotu	36
4. Czas przylotu	37
5. Pasażer	38

I. Definicje legalne

- 1 1. **Cele definiowania.** Celem legalnego definiowania danego wyrażenia jest eliminacja lub zmniejszenie jego nieostrości lub wieloznaczności (zob. wyr. TK z 23.6.2009 r., K 54/07, Dz.U. Nr 105, poz. 880). Nieostrość nazw (jako szczególny przejaw ich niedookreśloności) nie jest traktowana w tekście prawnym jako wada. Wręcz przeciwnie – może być z powodzeniem stosowana jako świadomie przyjęty środek uelastycznienia tekstu przez stworzenie swoistego „luzu decyzyjnego” (*M. Zieliński*, w: *S. Wronkowska, M. Zieliński*, Komentarz do zasad techniki prawodawczej z 20.6.2002 r., Warszawa 2012, s. 283 i n.). Konieczność skorzystania z definicji jako środka obostrzenia zakresu określenia nieostrego zachodzi, gdy zamiarem ustawodawcy jest ograniczenie tej nieostrości, przy czym ograniczenie to może być radykalne albo częściowe (*M. Zieliński*, w: *S. Wronkowska, M. Zieliński*, Komentarz, s. 283). Definicje eliminujące lub ograniczające wieloznaczność lub nieostrość definiowanego wyrażenia określa się mianem definicji precyzujących (*M. Zieliński*, w: *S. Wronkowska, M. Zieliński*, Komentarz, s. 283). Ponadto zawarta w akcie prawnym definicja może także mieć na celu przybliżenie sensu danego określenia (definicja objaśniająca) albo nadania mu nowego znaczenia (definicja projektująca) (*M. Zieliński*, w: *S. Wronkowska, M. Zieliński*, Komentarz, s. 283 i n.).

Wstęp do wyliczenia komentowanego przepisu przesądza, iż definicje legalne wprowadzone tym przepisem mają charakter wewnętrzny, tj. służą wyłącznie poprawnej wykładni przepisów rozporządzenia 261/2004. Definicje te stanowią rodzaj wykładni autentycznej, a więc obowiązującej w obrębie rozporządzenia 261/2004 i określają ramy wykładni norm tego rozporządzenia.

II. Przewoźnik lotniczy

1. **Pojęcie.** Definicja pojęcia „przewoźnik lotniczy” zakresowo jest **2** zgodna z definicją legalną określenia „przewoźnik lotniczy” zawartą w art. 2 pkt 10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1008/2008 z 24.9.2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.Urz. WE L Nr 293, s. 3 ze zm.), który stanowi, iż określenie „przewoźnik lotniczy” oznacza przedsiębiorstwo posiadające ważną koncesję lub równoważny dokument. Każda z tych definicji w definiensie posługuje się pojęciem „przedsiębiorstwo”, które nie zostało w rozporządzeniu zdefiniowane, jednakże wydaje się, iż zasadne jest na gruncie rozporządzenia przyjęcie jego rozumienia odpowiadającego definicji legalnej zawartej w art. 1 załącznika I do rozporządzenia Komisji (WE) Nr 800/2008 z 6.8.2008 r. uznającej niektóre rodzaje pomocy za zgodne ze wspólnym rynkiem w zastosowaniu art. 87 i 88 Traktatu (ogólne rozporządzenie w sprawie wyłączeń blokowych) (Dz.Urz. UE L Nr 214, s. 3). Zgodnie z tą definicją legalną za przedsiębiorstwo uważa się podmiot prowadzący działalność gospodarczą bez względu na jego formę prawną.

Reasumując, należy przyjąć, iż „przewoźnikiem lotniczym” jest każdy podmiot prowadzący działalność gospodarczą z zakresu przewozu drogą powietrzną pasażerów, poczty lub ładunku za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu, na podstawie ważnej koncesji lub równoważnego dokumentu na prowadzenie tej działalności.

III. Obsługujący przewoźnik

1. **Obsługujący przewoźnik a przewoźnik faktyczny.** Utożsamianie **3** przewoźnika obsługującego z przewoźnikiem faktycznym nie znajduje uzasadnienia normatywnego. Pojęciem przewoźnika faktycznego posługuje się Konwencja o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczą-

Art. 2

cych międzynarodowego przewozu lotniczego sporządzona w Montrealu w dniu 28.5.1999 r. (Dz.U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235). W myśl definicji zawartej w art. 39 tej konwencji przewoźnikiem faktycznym jest przewoźnik, który wykonuje całość lub część przewozu na podstawie upoważnienia udzielonego przez przewoźnika umownego – natomiast przewoźnik umowny został zdefiniowany jako przewoźnik zawierający umowę przewozu z pasażerem lub nadawcą albo osobą działającą w ich imieniu. W literaturze przedmiotu wskazuje się, iż na gruncie przewozu lotniczego dopuszczalne jest powierzenie przewozu podwykonawcy, a kwestia ewentualnego posłużenia się podwykonawcą przez przewoźnika umownego pozostaje często nie tylko poza postanowieniami umowy przewozu, lecz także poza zakresem informacji podawanych przez przewoźnika kontrahentowi (*M. Stec*, Umowa przewozu w transporcie towarowym, Kraków 2005, s. 103). Trafnie spostrzegł *M. Stec*, że w transporcie lotniczym nierzadka jest sytuacja, gdy podstawiony samolot ma, ku zaskoczeniu pasażerów, oznakowanie charakterystyczne dla innego przewoźnika niż posiadane przez przewoźnika lotniczego (*M. Stec*, Umowa, s. 103).

- 4 2. Interpretacja definicji.** Rozporządzenie 261/2004 posługuje się pojęciem „obsługujący przewoźnik”. W świetle definicji legalnej zawartej w art. 2 lit. b rozporządzenia 261/2004 przez określenie „obsługujący przewoźnik” należy rozumieć przewoźnika lotniczego wykonującego lub zamierzającego wykonać lot zgodnie z umową zawartą z pasażerem lub działającego w imieniu innej osoby, prawnej lub fizycznej, mającej umowę z tym pasażerem. Uwzględniając wskazówkę interpretacyjną tej definicji zawartą w motywie 7 preambuły rozporządzenia 261/2004, należy stwierdzić, iż dla prawodawcy europejskiego istotne było to, aby zapewnić efektywność stosowania tego rozporządzenia, co oznacza, że zobowiązania z niego wynikające powinny dotyczyć przewoźników lotniczych, którzy wykonują lub zamierzają wykonywać loty, przy czym nieistotne jest to, czy statki powietrzne wykorzystywane do przewozu są ich własnością, czy też są przedmiotem dzierżawy bezzałogowej (*dry lease*) lub załogowej (*wet lease*) lub na jakiegokolwiek innej podstawie (w literaturze przedmiotu wskazuje się, że umowa najmu/dzierżawy środka transportowego wraz z załogą stanowi umowę mieszaną, łączącą elementy treści umowy najmu/dzierżawy oraz umowy przewozu; tak *E. Turski*, Umowa przewozu a umowa najmu środka transportu, MoP 1999, Nr 10, s. 9).

W procesie wykładni prawa ważną kategorię dyrektyw interpretacyjnych stanowią domniemania interpretacyjne, w tym dotyczące racjonalności ustawodawcy. Założenie racjonalnego prawodawcy zakłada istnienie takiego prawodawcy, który tworzy przepisy w sposób sensowny, racjonalny i celowy, znając cały system prawny i nadając poszczególnym słowom i zwrotom zawsze takie same znaczenie, nie zamieszczając jednocześnie zbędnych sformułowań (por. Z. Ziemiński, *Teoria prawa*, Warszawa–Poznań 1978, s. 106–123; post. SN z 22.6.1999 r., I KZP 19/99, OSNKW 1999, Nr 7–8, poz. 42). Zatem jeżeli u podstaw każdej wykładni przepisu prawnego tkwić powinno założenie racjonalności ustawodawcy, to interpretator powinien dążyć do takiego tłumaczenia norm, które by stworzyło spójny z prakseologicznego punktu widzenia system (wyr. WSA w Warszawie z 9.12.2010 r., III SA/Wa 2114/10, Legalis).

Skoro zatem w swojej racjonalności prawodawca europejski rozporządzeniem Rady (WE) Nr 2027/97 z 9.10.1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych (Dz.Urz. WE L Nr 285, s. 1 ze zm.) implementował do prawa wspólnotowego niektóre postanowienia konwencji montrealskiej, to należy przyjąć, iż znane mu było rozróżnienie na przewoźnika umownego i przewoźnika faktycznego. Skoro zaś posłużył się pojęciem odmiennym od tych pojęć, to oznacza, że chciał wprowadzić trzecią kategorię przewoźnika.

3. Powierzenie wykonania przewozu. Podstawą wykonania przewozu przez obsługującego przewoźnika jest umowa przewozu zawierana i rodząca stosunek zobowiązaniowy pomiędzy dwoma przewoźnikami (zob. *M. Stec*, *Umowa*, s. 109). Przewoźnik lotniczy, który wydierżawia samolot i załogę innemu przewoźnikowi lotniczemu w ramach umowy załogowej dzierżawy samolotu (*wet lease*), ale nie ponosi odpowiedzialności operacyjnej za ten lot, nie może być uznany za „obsługującego przewoźnika lotniczego” w rozumieniu rozporządzenia 261/2004 (wyr. TSUE z 4.7.2018 r., C-532/17 W. *Wirth i in. v. Thomson Airways Ltd*, EU:C:2018:527, pkt 22). O zakresie odpowiedzialności przewoźnika, który drugiemu udostępnił samolot, przesądza treść umowy mającej za przedmiot udostępnienie samolotu, a nie treść zapisów w wydanych pasażerom potwierdzeniach rezerwacji (wyr. TSUE z 4.7.2018 r., C-532/17 W. *Wirth i in. v. Thomson Airways Ltd*, EU:C:2018:527, pkt 26).

Art. 2

Powierzenie wykonania przewozu innemu przewoźnikowi wyłącza odpowiedzialność przewoźnika lotniczego, w przypadku gdy z umowy przewozu lotniczego wprost wynika, iż lot zostanie wykonany przez innego przewoźnika (przewoźnik faktyczny), który na podstawie umowy *code – share* udostępnia na pokładzie swojego samolotu określoną liczbę miejsc dla pasażerów przewoźnika, który zawarł z pasażerem umowę przewozu lotniczego. Obsługującym przewoźnikiem będzie przewoźnik wskazany w umowie jako przewoźnik faktyczny, przy czym istotne jest, by przewoźnik, który przewóz faktycznie wykonuje, oferował bezpośrednio usługi transportowe na rzecz pasażerów (zob. wyr. WSA w Warszawie z 8.10.2010 r., VII SA/Wa 735/10, Legalis).

Z uwagi na powyższe należy stwierdzić, iż jedynie powierzenie wykonania przewozu innemu przewoźnikowi wyłącza odpowiedzialność przewoźnika umownego, w przypadku gdy pośredniczył on przy zawieraniu umowy o przewóz świadczony przez innego pośrednika, tj. gdy z umowy przewozu wprost wynika, iż przewóz będzie realizowany przez innego przewoźnika. Przyjęcie odmiennej interpretacji prowadziłoby bowiem do wniosku, iż każdy przypadek wykorzystania statku powietrznego należącego do innego przewoźnika skutkowałby zwolnieniem przewoźnika umownego z odpowiedzialności – a to byłoby oczywiście sprzeczne z celem rozporządzenia wskazanym w motywie 7 tego rozporządzenia.

- 6 4. **Decyzja o przeprowadzeniu konkretnego lotu.** Reasumując, za obsługującego przewoźnika lotniczego należy uznać **przewoźnika**, który w ramach swojej działalności w zakresie transportu pasażerskiego **podejmuje decyzję o przeprowadzeniu konkretnego lotu, włącznie z ustaleniem jego trasy**, a tym samym o stworzeniu dla zainteresowanych oferty przewozu lotniczego. Podjęcie tego rodzaju decyzji oznacza bowiem, że przewoźnik ten ponosi odpowiedzialność za wykonanie tego lotu, w tym m.in. za ewentualne odwołanie lub duże opóźnienia w przylocie (wyr. TSUE z 4.7.2018 r., C-532/17 *W. Wirth i in. v. Thomson Airways Ltd*, EU:C:2018:527, pkt 20).
- 7 5. **Wykładnia Sądu Najwyższego.** Sąd Najwyższy wskazał, że „obsługującym przewoźnikiem” jest zarówno przewoźnik określony w umowie przewozu lub w umowie o świadczenie usług turystycznych jako wykonujący przewóz, jak i przewoźnik, który, nie pozostając z pasażerem w bezpośrednim stosunku umownym, na podstawie upoważnienia udzielonego przez podmiot mający umowę z pasażerem

przewóz faktycznie wykonuje (post. SN z 21.8.2014 r., III CZP 44/14, Legalis).

Oznacza to, iż na gruncie rozporządzenia obowiązuje generalna zasada, iż jeżeli przewoźnik przy wykonywaniu działalności przewozowej posługuje się inną osobą, to niezależnie od charakteru stosunku prawnego łączącego przedsiębiorcę z taką osobą – zarówno na gruncie prawa cywilnego, jak i administracyjnego – ponosi odpowiedzialność za ewentualne skutki działań osób, którymi się posługuje (wyr. WSA Warszawa z 22.3.2007 r., VI SA/Wa 79/07, Legalis).

IV. Przewoźnik wspólnotowy

1. **Definicja.** W myśl art. 2 pkt 11 rozporządzenia 1008/2008, które 8 zastąpiło rozporządzenie Rady (EWG) Nr 2407/92 z 23.7.1992 r. w sprawie wydawania licencji przewoźnikom lotniczym (Dz.Urz. WE L Nr 240, s. 8), do którego odwołuje się art. 2 lit. c rozporządzenia 261/2004, „wspólnotowy przewoźnik lotniczy” oznacza przewoźnika lotniczego z ważną koncesją przyznaną przez właściwy organ wydający koncesje. Przez „właściwy organ wydający koncesje” należy zaś, stosownie do art. 2 pkt 2 rozporządzenia 1008/2008, rozumieć organ państwa członkowskiego uprawniony do przyznania, odmowy przyznania, cofnięcia lub zawieszenia koncesji. Określenie „koncesja”, w myśl art. 2 pkt 1 rozporządzenia 1008/2008, oznacza uprawnienie przyznawane przedsiębiorstwu przez właściwy organ wydający koncesje i umożliwiające mu wykonywanie przewozów lotniczych na warunkach określonych w koncesji.

Artykuł 3 ust. 1 rozporządzenia 1008/2008 przewiduje zakaz wykonywania przewozu drogą powietrzną pasażerów, za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu bez ważnej koncesji (post. TSUE z 6.12.2018 r., C-292/18 *P. Breyer v. Sundair GmbH*, EU:C:2018:997, pkt 22).

Oznacza to, iż „przewoźnikiem wspólnotowym” jest taki przewoźnik, który posiada ważne uprawnienie do wykonywania odpłatnego przewozu pasażerów, poczty lub ładunku, wydane przez którekolwiek z państw członkowskich.

V. Organizator wycieczek

1. **Definicja.** W myśl art. 2 pkt 1 dyrektywy Rady Nr 90/314/EWG 9 z 13.6.1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wy-

Art. 2

cieczek (Dz.Urz. WE L Nr 158, poz. 59) „organizator” oznaczał podmiot, który zawodowo organizuje imprezy turystyczne i sprzedaje je lub oferuje na sprzedaż, zarówno w sposób bezpośredni, jak i za pośrednictwem punktu sprzedaży detalicznej.

Z dniem 1.7.2018 r. definicja ta stała się nieobowiązująca, gdyż dyrektywa 90/314/EWG mocą art. 29 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2302 z 25.11.2015 r. w sprawie imprez turystycznych i powiązanych usług turystycznych, zmieniająca rozporządzenie Nr 2006/2004 i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/83/UE oraz uchylająca dyrektywę Rady 90/314/EWG (Dz.Urz. UE L Nr 326, s. 1) straciła moc obowiązującą, a odesłanie do art. 2 pkt 1 dyrektywy 90/314/EWG w świetle stanowiącej załącznik III do dyrektywy 2015/2302 tabeli korelacji, należy traktować jako odesłanie do art. 3 pkt 8 dyrektywy 2015/2302.

Zgodnie z art. 3 pkt 8 dyrektywy 2015/2302 „organizator” oznacza przedsiębiorcę, który tworzy i sprzedaje lub oferuje do sprzedaży imprezy turystyczne, bezpośrednio lub za pośrednictwem innego przedsiębiorcy bądź razem z innym przedsiębiorcą, lub też przedsiębiorcę, który przekazuje dane podróznego innemu przedsiębiorcy zgodnie z pkt 2 lit. b ppkt v, tj. przedsiębiorcę, z którym została zawarta pierwsza umowa.

VI. Impreza turystyczna

10 1. **Definicja.** Artykuł 2 pkt 1 dyrektywy Rady Nr 90/314/EWG z 13.6.1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek (Dz.Urz. WE L Nr 158, poz. 59) pojęcie „impreza turystyczna” definiował jako wcześniej ustaloną kombinację nie mniej niż dwóch z następujących usług sprzedawanych lub oferowanych do sprzedaży w łącznej cenie, o okresie ich świadczenia dłuższym niż 24 godziny lub obejmującym nocleg:

- 1) transport;
- 2) zakwaterowanie;
- 3) inne usługi turystyczne niezwiązane z transportem lub zakwaterowaniem stanowiące znaczącą część imprezy turystycznej.

Z dniem 1.7.2018 r. znajdujące się w definiendum wyrażenie „impreza turystyczna” stosownie do art. 29 dyrektywy 2015/2302 i tabeli korelacji stanowiącej załącznik III do tej dyrektywy należy rozumieć jako art. 3 pkt 2 i art. 2 ust. 2 lit. a dyrektywy 2015/2302.