

Sławomira Lerman*

Wybór prawa dla umowy przewozu osób w transporcie kolejowym i lotniczym

Spis treści

- I. Wprowadzenie
- II. Geneza i ratio legis art. 5 ust. 2 zd. 2 rozporządzenia Rzym I
- III. Ograniczony wybór prawa dla umów przewozu osób
 1. Rozróżnienie umów przewozu towarów i osób w kontekście wyboru prawa właściwego
 2. Przedmiot ograniczonego wyboru prawa
- IV. Próba oceny znaczenia art. 5 ust. 2 zd. 2 rozporządzenia Rzym I
 1. Realizacja postulatów kolizyjnej ochrony pasażerów
 2. Ograniczony wybór prawa a prawo jednolite
- V. Uwagi końcowe

Streszczenie

W prawie unijnym zagadnienie wyboru prawa właściwego dla umowy przewozu osób, w tym w transporcie kolejowym i lotniczym, regulowane jest przez rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I). W odniesieniu do wskazanej kategorii umów art. 5 ust. 2 zd. 2 rozporządzenia Rzym I wprowadza nieznaną konwencji rzymskiej z 1980 r. obostrzenie autonomii kolizyjnoprawnej stron w postaci ograniczonego wyboru prawa. W założeniu prawodawcy zawężenie dopuszczalności wyboru prawa do jednego z pięciu wskazanych w rozporządzeniu porządków prawnych służyć ma kolizyjnej ochronie pasażerów. Zamierzenia ustawodawcy nie zostały jednak zrealizowane, gdyż w realiach rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich konstrukcja ograniczonego wyboru prawa nie stanowi adekwatnego narzędzia dla ochrony interesów podróżnych.

Słowa kluczowe: wybór prawa; rozporządzenie Rzym I; umowy przewozu osób; prawo prywatne międzynarodowe.

JEL: K12

I. Wprowadzenie

W prawie unijnym zagadnienie wyboru prawa właściwego dla umowy przewozu osób, w tym w transporcie kolejowym i lotniczym, regulowane jest przez rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego

* Doktorantka w Katedrze Prawa Cywilnego na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Łódzkiego, asesor sądowy w wydziale gospodarczym (Łódź); e-mail: serisses@hotmail.fr.

dla zobowiązań umownych (dalej: rozporządzenie Rzym I)¹. Art. 5 ust. 2 rozporządzenia Rzym I wprowadza jednolitą regulację kolizyjną dla wszystkich umów przewozu pasażerów, bez względu na sam środek transportu, jakim ma być on wykonywany.

Na gruncie rozporządzenia Rzym I jednym z deklarowanych fundamentów² systemu norm kolizyjnych w odniesieniu do zobowiązań umownych pozostaje swoboda wyboru przez strony prawa właściwego (art. 11 Preambuły). Zgodnie z art. 3 ust. 1 powyższego aktu prawnego umowa podlega prawu wybranemu przez strony. Rozporządzenie realizuje tym samym zasadę swobodnego i nieograniczonego wyboru prawa. Oznacza to, że strony mogą wybrać jako właściwe prawo dowolnego państwa, nawet jeśli nie prezentuje ono żadnego obiektywnego powiązania z określonym stosunkiem zobowiązaniowym (Carrascosa Gonzalez, 2009, s. 132; Francq, 2013, teza 64; Leible, 2008, s. 67; Pazdan, 2015, s. 71). Od tej zasady wprowadzono jednak istotny wyjątek w przypadku umów przewozu osób (art. 5 ust. 2 zd. 2 rozporządzenia Rzym I). W tym przypadkach mamy do czynienia z tzw. wyborem ograniczonym (Pazdan, 2009, s. 18; Żarnowiec, 2012, s. 36).

Wyróżnia się kilka rodzajów ograniczeń wyboru prawa. W art. 5 ust. 2 zd. 2 rozporządzenia Rzym I prawodawca unijny posłużył się formułą polegającą na enumeratywnym wskazaniu, za pomocą określonych łączników obiektywnych – porządków prawnych, które strony mogą wybrać jako właściwe dla danej umowy. W rezultacie wybór kolizyjny pozostaje dopuszczalny jedynie w odniesieniu do kilku systemów prawnych. Wybór prawa spoza taksatywnej listy określonej przez prawodawcę należy uznać za bezskuteczny. W takim przypadku prawo właściwe zostanie ustalone na podstawie łączników obiektywnych stosowanych w braku wyboru prawa (Bariatti, 2011, s. 331). Opisane ograniczenie wyboru prawa dla umów przewozu osób nie było znane poprzedzającej rozporządzenie Rzym I konwencji rzymskiej z 19 czerwca 1980 r. o prawie właściwym dla zobowiązań umownych (dalej: konwencja)³.

Niniejszy artykuł zostanie poświęcony ustaleniu powodów ograniczenia wyboru prawa dla umów przewozu osób, a następnie wyjaśnieniu, jakie systemy prawne mogą być wybrane – zgodnie z wolą legislatora unijnego – jako potencjalnie właściwe dla tej kategorii umów (art. 5 ust. 2 zd. 2 rozporządzenia Rzym I). Podjęta też zostanie próba oceny, na ile zamierzenia prawodawcy kolizyjnego wprowadzającego takie rozwiązanie zostały zrealizowane.

II. Geneza i *ratio legis* art. 5 ust. 2 zd. 2 rozporządzenia Rzym I

Konwencja nie przewidywała specjalnych obostrzeń w przedmiocie wyboru prawa dla umowy przewozu zarówno w transporcie pasażerskim, jak i towarowym. Ten typ umowy został wyraźnie wyłączony z zakresu stosowania regulacji dotyczącej umów konsumenckich⁴, z wyjątkiem umów o podróż obejmujących kombinowane świadczenia przewozowe i zakwaterowania za wspólną cenę⁵. Wskazanie prawa właściwego w braku wyboru prawa opierało się natomiast na rozróżnieniu umów przewozu osób i towarów (McParland, 2015, s. 746). Prawo właściwe dla umów przewozu osób było ustalane na podstawie reguł generalnych zawartych w art. 4 konwencji⁶.

¹ Dz. Urz. UE 2008 L 177/6.

² Ang. *cornerstone*, franc. *pierre angulaire*.

³ Konwencja o prawie właściwym dla zobowiązań umownych podpisana dnia 19.6.1980 r. (Dz.U. 2008 Nr 10, poz. 58); dalej: konwencja.

⁴ Art. 5 ust. 4 lit. a konwencji.

⁵ Art. 5 ust. 5 konwencji; szerzej: Guliano i Lagarde, 1980, s. 25; dalej: Raport Guliano/Lagarde.

⁶ Raport Guliano/Lagarde, s. 22.

Podczas prac legislacyjnych nad rozporządzeniem Rzym I w odniesieniu do umów przewozu osób podkreślano potrzebę należytego wyważenia interesów pasażerów i przewoźników, przy jednoczesnej konieczności zapewnienia spójności z istniejącymi konwencjami międzynarodowymi zawierającymi prawo jednolite⁷. Jednym z punktów debaty nad kształtem art. 5 ust. 2 zd. 2 rozporządzenia Rzym I była kwestia ewentualnego objęcia umów przewozu zawartych z pasażerami konsumentami kolizyjną ochroną strony słabszej wskazaną w obecnym art. 6 ust. 2 rozporządzenia Rzym I⁸. Przepis ten ustanawia ograniczenie skutku wyboru prawa właściwego, polegające na tym, że wybór kolizyjny nie może prowadzić do pozbawienia konsumenta ochrony przyznanej mu na podstawie przepisów bezwzględnie obowiązujących prawa, jakie zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia byłoby właściwe w braku wyboru, czyli prawa państwa zwykłego pobytu konsumenta (Czepelak, 2012, s. 147 i 203)⁹. W trakcie dyskusji nad projektem rozporządzenia prezentowane było stanowisko opowiadające się za objęciem umów przewozu zawartych z konsumentami mechanizmem ochronnym polegającym na ograniczeniu skutku wyboru prawa, jednakże większość państw członkowskich była temu przeciwna¹⁰.

Ponadto, istotnym elementem negocjacji było przesądzenie czy w stosunku do umów przewozu osób konieczne jest całkowite wyłączenie dopuszczalności wyboru prawa właściwego. Taka propozycja pojawiła się w projekcie z dnia 2 marca 2007 roku zgłoszonym przez Prezydencję niemiecką¹¹. Przedstawiono tam cztery warianty miarodajnej normy kolizyjnej, która wskazywałaby jako prawo właściwe dla umowy przewozu osób prawo państwa miejsca zwykłego pobytu przewoźnika bądź pasażera, przy jednoczesnym wyłączeniu stosowania do tej kategorii zobowiązań umownych art. 3 (szerzej: McParland, 2015, s. 784). Podczas spotkania Komitetu do spraw Prawa Cywilnego (Rzym I) większość delegacji poparła wybranie jako podstawy dalszych prac jednej z opcji zakładającej wskazanie jako prawa właściwego prawa państwa zwykłego pobytu pasażera, jeśli w tym państwie znajduje się miejsce wyjazdu bądź przeznaczenia. W razie niespełnienia tych przesłanek właściwym byłoby prawo państwa zwykłego pobytu przewoźnika. Jednocześnie przesądzono o konieczności udoskonalenia przedstawionego wariantu i opracowania dalszych poprawek polegających na wprowadzeniu konstrukcji ograniczonego wyboru prawa, w tym możliwości wyboru jako właściwego porządku prawnego miejsca wyjazdu bądź przeznaczenia¹². Zdecydowano zatem, że podstawą dalszych prac w Radzie w tym zakresie będzie model kolizyjny oparty na wyborze ograniczonym, przy czym jego ostateczny kształt stał się przedmiotem licznych kontrowersji (szerzej: McParland, 2015, s. 786–790). Jednocześnie, w czasie dalszych negocjacji nadal reprezentowane było stanowisko o konieczności zachowania nieograniczonego wyboru prawa dla umów przewozu osób¹³.

⁷ Zob. Dokument Rady z 8 maja 2007 roku, nr 9257/07. Pozyskano z: <https://www.eumonitor.nl/9353000/1/j9vvik7m1c3gyxp/vi7jgt98r8zv> (23.04.2018).

⁸ Problem ten pojawił się w już w dyskusji w odpowiedzi na pytania zawarte w Zielonej Księdze, a następnie w projekcie zgłoszonym przez delegację szwedzką (szerzej: McParland, 2015, s. 751 i 783).

⁹ Funkcjonowanie mechanizmu ochronnego zawartego w art. 6 ust. 2 rozporządzenia Rzym I jest oparte na tych samych zasadach co jego konwencyjny odpowiednik (art. 5 ust. 2 konwencji), przy jednoczesnym wprowadzeniu modyfikacji co do określenia samego pojęcia umowy konsumenckiej i zakresu przedmiotowego regulacji ochronnej (szerzej: Jagielska, 2010, s. 195 i nast.).

¹⁰ Dokument Rady z 8 maja 2007 roku, nr 9257/07.

¹¹ Dokument Rady 6935/07 JUSTCIV 44 CODEC 168.

¹² Dokument Rady z 8 maja 2007 roku, nr 9257/07..

¹³ Por. art. 4a Compromise Amendment no 23 (PE 393.856), <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+COMPARL+PE-393.856+01+DOC+PDF+V0//EN&language=EN> (23.04.2018).

Ostatecznie, legislator unijny, ustanawiając w rozporządzeniu szczególne normy kolizyjne dla umów przewozu, podtrzymał wyłączenie tej kategorii zobowiązań umownych z zakresu działania mechanizmu ochronnego przewidzianego dla umów konsumenckich. Reguły dotyczące poszukiwania prawa właściwego dla umów przewozu wskazane w art. 5 rozporządzenia znajdują zastosowanie nawet wtedy, gdy stroną umowy pozostaje konsument (Gaudemet-Tallon, 2009, teza 60; Plender i Wilderspin, 2009, s. 207; Żarnowiec, 2013, teza 11). Zgodnie z pkt 32 Preambuły w związku ze szczególnym charakterem umów przewozu odpowiedni poziom ochrony podróżnych mają zapewnić szczególne przepisy poświęcone tym właśnie umowom, w związku z czym art. 6 ust. 1 i 2 rozporządzenia Rzym I nie powinien mieć tu zastosowania. W efekcie, tak jak w regulacji konwencyjnej, wskazanych reguł specjalnych nie stosuje się umów przewozu innych niż umowy dotyczące imprez turystycznych w rozumieniu dyrektywy Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek¹⁴.

W przypadku umów przewozu osób zdecydowano się natomiast na wprowadzenie innego narzędzia ochrony interesów strony słabszej stosunków zobowiązaniowych w postaci ograniczonego wyboru prawa (Behr, 2011, s. 201; Fentiman, 2017, 444; Lando i Nielsen, 2008, s. 1707; Żarnowiec, 2013, teza 11). Celowi ochrony podróżnego, uznawanego za słabszą stronę umowy, służyć ma pewne ograniczenie autonomii woli stron, polegające na zawężeniu dopuszczalności wyboru prawa do jednego z pięciu wskazanych w rozporządzeniu Rzym I porządków prawnych (Żarnowiec, 2013, teza 11). Przepis art. 5 ust. 2 zd. 2 lit. a–e ma zapobiegać wyborowi prawa, które nie prezentuje rzeczywistego związku z danym stanem faktycznym (McParland, 2015, s. 781). O tym, na czym polega w tym przypadku ochrona oraz czy wskazany środek rzeczywiście ją zapewnia będzie mowa w dalszej części artykułu.

III. Ograniczony wybór prawa dla umów przewozu osób

1. Rozróżnienie umów przewozu towarów i osób w kontekście wyboru prawa właściwego

Rozporządzenie podtrzymało, wprowadzoną w konwencji, odrębność regulacji kolizyjnej dla umów przewozu towarów i osób, przy czym aktualnie rozróżnienie to przekłada się nie tylko na wskazanie prawa właściwego w braku wyboru prawa, ale ma także pierwszorzędne znaczenie w kwestii wyboru prawa przez strony. W przypadku umów przewozu towarów zasadą pozostaje nieograniczony wybór kolizyjny dokonywany na podstawie art. 3 rozporządzenia Rzym I (Żarnowiec, 2013, teza 4). Umowy te są bowiem uznawane za zawierane między równorzędnymi stronami, w przeciwieństwie do umów przewozu osób, które znacznie częściej będą posiadać charakter konsumencki (Behr, 2011, s. 251). Przewidziany w art. 5 ust. 2 zd. 2 rozporządzenia Rzym I obostrzenie autonomii kolizyjnoprawnej stron w postaci wyboru ograniczonego dotyczy jedynie umów przewozu osób. Dla określenia zakresu przedmiotowego wspomnianego ograniczenia konieczne jest zatem dokonanie rozróżnienia między umowami przewozu towarowego i pasażerskiego.

Rozporządzenie nie zawiera definicji umowy przewozu. Pewną wskazówkę interpretacyjną, jednakże jedynie w stosunku do umowy przewozu towarów, dostarcza punkt 22 preambuły stanowiący, że w zakresie interpretacji tego pojęcia rozporządzenie nie wprowadza zmian merytorycznych

¹⁴ Dz.U. L 158 z 23 czerwca 1990, s. 59.

względem art. 4 ust. 4 konwencji (szerzej: Fentiman, 2017, s. 448–450; McParland, 2015, s. 753 i nast.; Żarnowiec, 2013, teza 2). Za umowy przewozu towarów uznaje się więc także umowy czarterowe na jeden rejs i inne umowy, które służą przede wszystkim przewozowi towarów (Schulze, 2011, s. 121). Aktualność zachowują również wypracowane w orzecznictwie TSUE na potrzeby wskazanej normy kolizyjnej zasady kwalifikacji umowy jako przewozu towarów (Żarnowiec, 2013, teza 2). Wydaje się, że reguły te można odpowiednio odnieść do interpretacji pojęcia „umowy przewozu osób” (McParland, 2015, s. 780). Preferowane jest więc szerokie rozumienie pojęcia „umowa przewozu osób”, oparte na kwalifikacji autonomicznej i obejmujące swym zakresem wszelkie umowy, których zasadniczym przedmiotem i celem jest przemieszczenie osób z jednego miejsca w drugie za pomocą środka transportu (Żarnowiec, 2013, teza 2). Irrelevantny pozostaje przy tym sam rodzaj środka transportu (McParland, 2015, s. 779). Należy więc uznać, że pojęcie „umowy przewozu pasażerów” obejmuje każde zobowiązanie umowne, którego podstawowym celem jest transport osób (Schulze, 2011, s. 121). Charakteru tego nie zmienia w szczególności świadczenie przez przewoźnika przy okazji wykonania umowy usług dodatkowych¹⁵. Art. 5 ust. 2 znajduje zastosowanie do umowy przewozu pasażarskiego, niezależnie od tego czy umowę zawiera sam pasażer (McParland, 2015, s. 780; Thorn, 2011, s. 296). Taka umowa na rzecz osoby trzeciej może być zawarta w szczególności, gdy pasażer jest członkiem wspólnie podróżującej grupy osób, z których jedna nabyła bilety i tym samym zawarła umowę z przewoźnikiem bądź też gdy bilet nabył dla podróżującego pracownika jego pracodawca (McParland, 2015, s. 780; Schulze, 2011, s. 121).

W praktyce problematyczne może się okazać zakwalifikowanie umowy, której przedmiotem jest zarówno transport osób, jak i powiązany z nim transport towarów, jak ma to miejsce na przykład w wypadku przewozu pasażerów w transporcie lotniczym, połączonym z przewozem ich bagaży (Fentiman, 2017, s. 445). Ustawodawca unijny nie rozstrzygnął bowiem sytuacji umów mieszanych, dotyczących zarówno przewozu osób, jak i towarów w rozumieniu rozporządzenia (Lagarde i Tenenbaum, 2008, s. 762). Problem ten nie był też przedmiotem dyskusji podczas prac legislacyjnych (McParland, 2015, s. 790).

Wydaje się, że co do zasady w opisanych przypadkach transport bagażu czy innych towarów stanowi jedynie usługę dodatkową świadczoną przy okazji przewozu pasażarskiego, a więc tego typu umowa mieszana powinna być kwalifikowana jako umowa transportu osób (Fentiman, 2017, s. 445). W tym celu zasadne wydaje się sięgnięcie w drodze analogii do zasad wypracowanych w orzeczeniach dotyczących przewozu towarów w sprawach *ICF*¹⁶ i *Haeger & Schmidt GmbH*¹⁷, w których TSUE odwołuje się do kryterium podstawowego przedmiotu umowy (McParland, 2015, s. 790). W wyrokach tych Trybunał, wskazując elementy pozwalające na zakwalifikowanie umowy czarterowej bądź umowy spedycji jako umowy przewozu towarów, uznał, że konwencja traktuje jako umowy przewozu wszystkie te umowy, które służą przede wszystkim przewozowi towarów¹⁸. Aby określić taki przedmiot umowy, należy wziąć pod uwagę cel stosunku umownego i w konsekwencji całokształt zobowiązań strony, na której spoczywa obowiązek spełnienia świadczenia

¹⁵ Takich jak np.: oferowanie posiłku czy przekąsek; zob. Schulze, 2011, s. 121, przypis 156.

¹⁶ Wyr. TSUE z dnia 6.10.2009 r., w sprawie C-133/08, *Intercontainer Interfrigo S.C.*, (Zb. Orz. 2009, s. I-09687, ECLI:EU:C:2009:617); dalej: wyr. w sprawie *ICF*.

¹⁷ Wyr. z dnia 23.10.2014 r., w sprawie C-305/13, ECLI:EU:C:2014:2320.

¹⁸ Wyr. w sprawie *ICF*, pkt 33; wyr. w sprawie *Haeger & Schmidt GmbH*, pkt 26.

charakterystycznego¹⁹. W tym kontekście tytułem przykładu warto przytoczyć zapadłe na gruncie rozporządzenia Bruksela I orzeczenie *Peter Rehder przeciwko Air Baltic Corporation*²⁰, w którym Trybunał wskazał, że wykonanie zobowiązania wynikającego z umowy lotniczego przewozu osób ze swej natury polega na świadczeniu w sposób jednolity i niepodzielny rozmaitych usług, w tym przewozu bagaży z miejsca odlotu na miejsce przeznaczenia²¹.

Stosując odpowiednio powyższe wskazówki do rozumienia określenia umowy przewozu osób na gruncie art. 5 ust. 2 zd. 2, trzeba uznać, że dopuszczalność wyboru prawa będzie zatem ograniczona w przypadku, gdy głównym przedmiotem umowy przewozu jest przemieszczenie osób za pomocą środka transportu jako takie, a przewóz towarów należących do podróznego jest pochodną realizacji głównego przedmiotu umowy²². Powyższy przepis znajdzie więc zastosowanie także w stosunku do umów przewozu obejmujących świadczenia dodatkowe, takie jak przewóz bagaży pasażera czy towarzyszących podróżnemu zwierząt domowych (Fik i Staszczuk, 2013, teza 3; Thorn, 2011, s. 295; Żarnowiec, 2013, teza 10). Nie jest oczywiście wykluczona sytuacja, w której taką złożoną umowę należy potraktować jako dwa odrębne stosunki zobowiązaniowe, gdzie w stosunku do pierwszego z nich dopuszczalny jest jedynie wybór prawa z taksatywnej listy wskazanej przez ustawodawcę, natomiast w stosunku do drugiego zasadą pozostaje wybór nieograniczony. Może to doprowadzić do przełamania jednolitości statutu kontraktowego (rozszczerzenie statutu *sensu largo*) w ramach jednej umowy, na przykład w sytuacji, gdy przedmioty należące do pasażera przewożone są oddzielnym środkiem transportu (Fentiman, 2017, s. 445).

Jak już zaznaczono w sekcji II niniejszego artykułu, art. 5 ust. 2 zd. 2 nie znajdzie zastosowania w przypadku umów dotyczących imprez turystycznych w rozumieniu dyrektywy Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek (art. 6 ust. 4 lit. b rozporządzenia). Zgodnie z art. 2 ust. 1 powyższej dyrektywy pojęcie „impreza turystyczna” oznaczało wcześniej ustaloną kombinację nie mniej niż dwóch z następujących usług: transportu, zakwaterowania lub innych usług turystycznych niezwiązanych z transportem lub zakwaterowaniem stanowiących znaczącą część imprezy turystycznej, jeśli sprzedawane są bądź oferowane do sprzedaży w łącznej cenie, o okresie ich świadczenia dłuższym niż 24 godziny lub obejmującym nocleg. Oddzielne fakturowanie różnych składników tej samej imprezy nie zwalniało przy tym organizatora lub punktu sprzedaży detalicznej z obowiązków wynikających z dyrektywy²³. Pojęcie imprezy turystycznej zostało doprecyzowane w rozbudowanej definicji zawartej w art. 3 ust. 2 dyrektywy 2015/2302/UE z dnia 25 listopada 2015 r. w sprawie imprez

¹⁹ Ibidem.

²⁰ Wyr. TSUE z dnia 9.07.2009 r., w sprawie C-204/08, *Peter Rehder przeciwko Air Baltic Corporation* (Zb. Orz.2009 I-06073), pkt. 40 i 42, w odniesieniu do ustalenia jurysdykcji na podstawie art. 5 ust. 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia Bruksela I, w przypadku umowy lotniczego przewozu osób do państwa członkowskiego przeznaczenia z innego państwa członkowskiego, w kontekście pozwu o odszkodowanie opartego na przepisach rozporządzenia nr 261/2004.

²¹ Takich jak np.: rejestracji i odprawie pasażerów, przyjęciu ich na pokład samolotu w miejscu odlotu uzgodnionym w umowie, odlocie samolotu o przewidzianym czasie, przewozie pasażerów i ich bagaży z miejsca odlotu na miejsce przeznaczenia, opiece nad pasażerami w czasie lotu i wreszcie na bezpiecznym zapewnieniu opuszczenia przez nich pokładu w umówionym miejscu lądowania i o umówionym czasie; zob. szerzej wyr. Trybunału w sprawie *Peter Rehder przeciwko Air Baltic Corporation*, pkt. 40 i 42, w odniesieniu do interpretacji wykładni rozporządzenia Bruksela I.

²² Por. wyr. w sprawie *Haeger & Schmidt GmbH*, pkt 26–29.

²³ Art. 2 ust. 1 zd. 2 dyrektywy 90/314/EWG.

turystycznych i powiązanych usług turystycznych, uchylającej dyrektywę Rady 90/314/EWG²⁴. Polskie przepisy implemetujące ten akt prawny weszły w życie 1 lipca 2018 roku²⁵.

Jak wskazuje M. Wilderspin (2017, s. 469), redakcja art. 6 ust. 4 lit. b jest nie do końca precyzyjna, gdyż impreza turystyczna niekoniecznie musi obejmować usługę transportową. Jeżeli jednak umowa przewozu pasażerów jest powiązana z podróżą bądź zakwaterowaniem, a zatem stanowi część „umowy o podróż”, stosuje się do niej art. 6 rozporządzenia (Jagielska, 2013, teza 10). Strony umowy dotyczącej imprezy turystycznej dysponują możliwością nieograniczonego wyboru prawa, jednak wybór ten nie może prowadzić do pozbawienia konsumenta ochrony przyznanej mu na podstawie przepisów, których nie można wyłączyć w drodze umowy, na mocy prawa, jakie zgodnie z art. 6 ust. 1 byłoby właściwe w braku wyboru.

2. Przedmiot ograniczonego wyboru prawa

Regulacja art. 5 ust. 2 zd. 2 w założeniu stanowi kompromis pomiędzy dążeniem do ochrony pasażera a koniecznością poszanowania interesów gospodarczych przewoźników (Fentiman, 2017, s. 444).. Dopuszczalność wyboru prawa została ograniczona do jednego z enumeratywnie wskazanych porządków prawnych:

- a) prawa państwa miejsca zwykłego pobytu podróżnego,
- b) prawa państwa miejsca zwykłego pobytu przewoźnika,
- c) prawa państwa siedziby głównego organu zarządzającego przewoźnika,
- d) prawa państwa miejsca wyjazdu,
- e) prawa państwa miejsca przeznaczenia.

Jako prawo właściwe dla umowy przewozu osób strony mogą zatem wybrać wyłącznie prawo prezentujące określony, realny związek z zobowiązaniem umownym (Behr, 2011, s. 251). Konstrukcja zawarta w art. 5 ust. 2 zd. 2 rozporządzenia jest więc próbą wprowadzenia modelu kolizyjnego opartego nadal na zasadzie autonomii kolizyjnej stron, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniego związku między prawem wybranym a konkretną umową przewozu osób (D'Avout, 2009, s. 70; Lagarde i Tenenbaum, 2008, s. 762).

Ad. a) Przechodząc do przeglądu praw, które mogą być przedmiotem wyboru ograniczonego, w pierwszej kolejności wypada zauważyć, że użyte w art. 5 ust. 2 zd. 2 lit a odwołanie do miejsca zwykłego pobytu podróżnego może budzić pewne wątpliwości interpretacyjne. Jak trafnie wskazuje się w doktrynie, legislator nieprzypadkowo posłużył się pojęciem „podróżnego”, nie zaś „drugiej strony umowy zawartej z przewoźnikiem” (Żarnowiec, 2013, teza 11). Przede wszystkim przez podróżnego należy rozumieć wyłącznie osobę fizyczną, na rzecz której świadczona jest usługa transportowa. W przypadku umów przewozu zawartych na rzecz pasażera niebędącego stroną umowy nie można zatem wybrać podobnie jak właściwego porządku prawnego państwa zwykłego pobytu drugiej strony umowy zawartej z przewoźnikiem, czyli zastrzegającego (Schulze, 2011, s. 121). W piśmiennictwie wyrażono pogląd, że w tym przypadku nie jest również dopuszczalny wybór prawa państwa zwykłego pobytu pasażera, będącego osobą trzecią, gdyż pojęcie „podróżnego” obejmuje jedynie osobę fizyczną będącą stroną umowy przewozu (Schulze, 2011,

²⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2015/2302/UE z dnia 25 listopada 2015 r. w sprawie imprez turystycznych i powiązanych usług turystycznych, zmieniająca rozporządzenie 2006/2004/WE i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/83/UE oraz uchylająca dyrektywę Rady 90/314/EWG (Dz.U. UE. L 326, s. 1).

²⁵ Ustawa o imprezach turystycznych i powiązanych usługach turystycznych z dnia 24 listopada 2017 r. (Dz.U. 2017, poz. 2361).

s. 121). Powyższe stanowisko wydaje się jednak zbyt daleko idące, gdyż ustawodawca unijny na gruncie art. 5 ust. 2 zd. 2 lit a nie wymaga, aby podróżujący był jednocześnie stroną umowy. Wniosek ten można przy tym wywieść nie tylko z wykładni gramatycznej rozporządzenia, lecz także deklarowanego celu regulacji, jakim jest zapewnienie odpowiedniego poziomu ochrony podróżnych (pkt 32 Preambuły). Takie szerokie rozumienie pojęcia „pasażera” jednocześnie lepiej odpowiada realiom współczesnego rynku przewozów pasażerskich, gdzie umowy na rzecz osoby trzeciej nie należą wszakże do rzadkości.

Ad. b) i c) Możliwość wyboru prawa zwykłego pobytu przewoźnika oraz prawa siedziby głównego organu zarządzającego przewoźnika *prima facie* może wydawać się zbędnym powtórzeniem tego samego łącznika, gdyż zgodnie z art. 19 ust. 1 rozporządzenia za miejsce zwykłego pobytu spółek i innych podmiotów, posiadających osobowość prawną lub jej nieposiadających, uznaje się miejsce siedziby ich głównego organu zarządzającego²⁶. Jednakże, wskazane rozróżnienie jest uzasadnione, biorąc pod uwagę brzmienie art. 19 ust. 2 rozporządzenia, zgodnie z którym, „w razie zawarcia umowy w ramach działalności filii, agencji lub innego oddziału lub gdy na mocy umowy spełnienie świadczenia należy do obowiązków takiej filii, agencji lub oddziału, za miejsce zwykłego pobytu uznaje się miejsce siedziby tej filii, agencji lub oddziału”. Dopuszczalność wyboru prawa jedynie prawa głównego organu zarządzającego przewoźnika eliminuje wątpliwości mogące powstać chociażby w sytuacji, gdy bilety są wystawiane przez jego poszczególne filie w różnych państwach. Omawiane rozwiązanie prowadzi zatem do zapewnienia pewności prawa i stosowania potencjalnie jednego prawa właściwego w przypadku wszystkich umów przewozu osób zawieranych przez danego przewoźnika, niezależnie od miejsca zawarcia konkretnej umowy (Fentiman, 2017, s. 444).

Okoliczność czy wybór kolizyjnoprawny dotyczy miejsca zwykłego pobytu podróżnego bądź przewoźnika należy badać na chwilę zawarcia umowy. Art. 19 ust. 3 rozporządzenia stanowi bowiem, że jako chwilę właściwą dla ustalenia miejsca zwykłego pobytu przyjmuje się chwilę zawarcia umowy. Zmiana miejsca pobytu przez określoną stronę po tej chwili nie będzie miała wpływu na ważność klauzuli wyboru prawa. Przytaczany przepis ma na celu zapewnienie stabilizację prawa właściwego dla umowy i zapobiega ewentualnym manipulowaniem łącznikiem subiektywnym przez zainteresowaną stronę (Ferrari, 2017, 810). Zasadę tę należy, jak się zdaje, rozciągnąć na łącznik siedziby głównego organu zarządzającego przewoźnika.

Ad. d) i e) W kontekście powiązań, o których mowa w art. 5 ust. 2 zd. 2 lit. d–e, czyli w odniesieniu do łączników prawa państwa miejsca wyjazdu bądź przeznaczenia, pojawia się pytanie, jak te miejsca zidentyfikować. Biorąc pod uwagę deklarowany przez ustawodawcę unijnego cel wprowadzenia omawianej regulacji, jakim jest ochrona pasażerów, pożądane mogłoby się więc wydawać, aby klauzula *electio iuris* dla swej ważności wskazywała prawo państwa rzeczywistego wyjazdu albo przyjazdu podróżującego. W literaturze wskazuje się jednak trafnie, że dla ustalenia miejsca wyjazdu bądź miejsca przeznaczenia w rozumieniu art. 5 ust. 2 zd. 2 lit. d–e rozporządzenia istotne są wyłącznie postanowienia umowy przewozu (Bělohlávek, 2010, s. 959; Fentiman, 2017, s. 451; McParland, 2015, s. 781). Miejsca rzeczywistego zarówno wyjazdu, jak i przyjazdu pojazdu nie mają tu znaczenia (Schulze, 2011, s. 122). Zastosowanie powyższej zasady zostało wypracowane już na gruncie art. 4 ust. 4 konwencji dotyczącej umowy przewozu

²⁶ Tak jak się wydaje D'Avout, 2009, s. 70.

towarów (Raport Guliano/Lagarde, s. 22) i znajduje potwierdzenie w brzmieniu art. 5 ust. 2 zd. 2 lit. e, w którym mowa jest o miejscu przeznaczenia, a nie miejscu przyjazdu. Ponadto, interpretacja, że miejsca wyjazdu i miejsca przeznaczenia winny być rozumiane jako odnoszące się do miejsc ustalonych w umowie przewozu, jest również korzystna dla podróżujących, zwłaszcza w sytuacji nieprzewidzianej zmiany miejsca wyjazdu lub przyjazdu²⁷.

W przypadku umów przewozu podzielonych na etapy bądź dotyczących tzw. podróży objazdowych strony powinny dokonać wyboru prawa państwa początkowego miejsca wyjazdu bądź ostatecznego celu podróży, gdyż prawo państwa, w których dokonuje się postojów bądź międzylądowań nie może być uznane za spełniające kryteria wskazane w art. 5 ust. 2 zd. 2 lit. d–e (Fentiman, 2017, s. 451).

IV. Próba oceny znaczenia art. 5 ust. 2 zd. 2 rozporządzenia Rzym I

1. Realizacja postulatu kolizyjnej ochrony pasażerów

Jak wyjaśniono powyżej, zawężenie dopuszczalności wyboru kolizyjnego do praw określonych w rozporządzeniu Rzym I było przedstawiane przez ustawodawcę kolizyjnego jako mające na celu ochronę pasażerów, uznawanych za słabszą stronę umowy przewozu²⁸. Przepis art. 5 ust. 2 zd. 2 rozporządzenia Rzym I w założeniu Parlamentu Europejskiego i Rady ma godzić interesy przewoźników i pasażerów²⁹. Pogląd o ochronnym celu powyższej normy kolizyjnej jest również powszechnie prezentowany w doktrynie (Behr, 2011, s. 251; Czepelak, 2012, s. 123; Fentiman, 2017, s. 444; Deumier i Racine, 2008, s. 1339; Lando i Nielsen, 2008, s. 1707; Żarnowiec, 2013, teza 11).

Prawodawca nie sprecyzował dokładnie, w jaki sposób mechanizm oparty na ograniczonym wyborze prawa ma gwarantować kolizyjną ochronę pasażerów. Problem ten nie był również przedmiotem szerszej refleksji w literaturze przedmiotu. Wydaje się, że w ocenie legislatora ochrona pasażerów ma być realizowana poprzez zapewnienie, że jako prawo właściwe dla umowy przewozu osób można wybrać wyłącznie prawo prezentujące rzeczywisty związek z zobowiązaniem umownym (por. Behr, 2011, s. 251). Biorąc pod uwagę deklarowany cel przepisu, w założeniu związek ten powinien być na tyle ścisły, aby nie zaskakiwać pasażera wyborem prawa obiektywnie niezwiązanego z umową. Ustawodawca, wprowadzając ograniczony wybór prawa dla umów przewozu osób, oparł się więc na innych założeniach niż w konstrukcji przyjętej w przypadku wyboru prawa dla umów zawartych z konsumentami³⁰, gdzie nacisk został położony na związek prawa ustanawiającego minimalny standard ochronny z sytuacją konsumenta. Standard ten wyznaczany jest bowiem przez prawo miejsca zwykłego pobytu konsumenta (Gaudemet-Tallon, 2009, teza 69; Jagielska, 2010, 102 Garcimartin Alférez, 2008, s. 74).

W świetle analizy przebiegu prac legislacyjnych nad rozporządzeniem Rzym I można dojść do wniosku, że przyjęcie ograniczonego wyboru prawa dla umów przewozu osób stanowiło kompromis między całkowitym wyłączeniem autonomii stron a mechanizmem ograniczenia skutku wyboru

²⁷ Np.: w często występujących sytuacjach zmiany lotniska wylotu /przylotu bądź dworca wyjazdu/przyjazdu w przypadku niekorzystnych warunków atmosferycznych.

²⁸ Zob. rozważania w sekcji 2 niniejszego artykułu.

²⁹ Ibidem.

³⁰ Art. 6 ust. 2 rozporządzenia Rzym I.

prawa na kształt regulacji kolizyjnej dla umów konsumenckich, bądź też szerzej, nieograniczonym wyborem prawa. Należy jednak krytycznie odnieść się do wprowadzonego rozwiązania, za czym przemawiają argumenty dwojakiej natury. Po pierwsze, katalog praw mogących być przedmiotem wyboru jest sformułowany w sposób zbyt szeroki, aby rzeczywiście zapewniać kolizyjną ochronę pasażerów. Po drugie, wątpliwe jest samo zastosowanie mechanizmu wyboru ograniczonego dla ochrony określonej grupy podmiotów.

Odnosząc się do pierwszej ze wskazanych kwestii, należy przede wszystkim zauważyć, kolizyjny mechanizm ochronny ze swej natury może polegać wyłącznie na zapewnieniu stronie słabszej korzystania ze standardów ochrony przyznanych przez prawo w założeniu jej najbliższe. Katalog takich porządków prawnych jest ograniczony, a najczęściej takim prawem będzie miejsce zwykłego pobytu słabszej strony umowy. Z perspektyw tak rozumianego celu ochronnego, na gruncie art. 5 ust. 2 zd. 2 rzeczywisty zakres ochrony pasażerów uznawanych za słabszą stronę umowy przewozu pozostaje wątpliwy w praktyce (Czepelak, 2012, s. 123; Fentiman, s. 444; Nielsen, 2009, s. 108). W porównaniu z mechanizmem przewidzianym dla umów konsumenckich, taksatywna lista praw mogących być przedmiotem wyboru kolizyjnego w sposób niewystarczający zabezpiecza interesy podróżnych (Deumier i Racine, 2008, s. 1339; Lagarde i Tenenbaum, 2008, s. 762). Przede wszystkim, w sytuacji gdy strony dokonają dopuszczalnego wyboru prawa wskazanego w art. 5 ust. 2 zd. 2 lit. b-e rozporządzenia, pasażer nie ma możliwości powołania się przepisy imperatywne prawa jego miejsce zwykłego pobytu (Fentiman, 2017, s. 444; Nielsen, 2009, s. 107). Wówczas, ochrona strony słabszej może nastąpić jedynie na podstawie przepisów prawa wybranego oraz, ewentualnie, przepisów wymuszających swoje zastosowanie prawa forum (Deumier i Racine, 2008, s. 1339). Należy jednak pamiętać, że w prawie unijnym normy zapewniające ochronę strony słabszej umowy najczęściej nie będą uznawane za posiadające przymiot przepisów wymuszających swoje zastosowanie (szerzej: Bonomi, 2017, s. 609 i nast.; Plender i Wilderspin, 2009, s. 351 i nast.).

Jednocześnie, wybór prawa wskazanego w art. 5 ust. 2 zd. 2 lit. b-e nie zawsze doprowadzi do stosowania porządku prawnego mającego ścisły związek z zobowiązaniem umownym. W przypadku międzynarodowych przedsiębiorstw przewozowych, państwo siedziby głównego organu zarządzającego przewoźnika może mieć bardzo ograniczony związek z umową, np.: gdy siedzibą przewoźnika jest Irlandia, a przewóz dokonywany jest między Polską a Francją (Czepelak, 2012, s. 124). W przypadku wyboru miejsca wyjazdu bądź przeznaczenia istotne jest natomiast kryterium geograficzne, a nie związek z samą treścią zobowiązania lub sytuacją stron (McParland, 2015, s. 787).

Ponadto, uwzględniając specyfikę umów przewozu pasażerskiego, zwłaszcza w transporcie kolejowym i lotniczym, dopuszczenie wyboru porządków prawnych wskazanych w art. 5 ust. 2 zd. 2 lit. b–e, w szczególności miejsca siedziby głównych organów zarządzających przewoźnika, powoduje, że w praktyce strony rzadko będą wybierać jako właściwe najbliższe pasażerowi prawo miejsce jego zwykłego pobytu. Umowy transportu osób posiadają zazwyczaj charakter adhezyjny, co powoduje, że w większości przypadków klauzula *electio iuris* będzie zawarta w ogólnych warunkach przewozu (Czepelak, 2012, s. 123). Sformułowanie art. 5 ust. 2 zd. 2 rozporządzenia pozwala bowiem przewoźnikom na wskazywanie we wzorcach umownych jako właściwego prawa ich zwykłego pobytu bądź siedziby ich głównych organów zarządzających (Deumier i Racine,

2008, s. 1339; Nielsen, 2009, s. 107). W praktyce dopuszczalność wyboru prawa miejsca zwykłego pobytu przewoźnika bądź siedziby jego głównego organu zarządzającego eliminuje wątpliwości mogące powstać w sytuacji dostępności wydanych przez przewoźnika biletów w różnych państwach, w szczególności w przypadku ich sprzedaży w jego filiach bądź agencjach (Fentiman, 2017, s. 444). Transgraniczne usługi przewozu osób mogą być wykonywane na terytoriach wielu państw i są najczęściej dostępne dla nieograniczonego kręgu odbiorców, których miejsce stałego pobytu często nie pokrywa się nie tylko z miejscem stałego pobytu przewoźnika, lecz także z miejscami wyjazdu i przeznaczenia. Trudno więc oczekiwać, aby przewoźnicy dobrowolnie dostosowywali się do zasad wszystkich państw, których prawo teoretycznie mogłoby zostać zastosowane jako prawo ochrony pasażera określone według miejsca jego stałego pobytu (Bělohlávek, 2010, s. 959). W interesie przewoźnika leży wybór prawa jego zwykłego pobytu, ewentualnie miejsca wyjazdu bądź przeznaczenia, co eliminuje element niepewności i z punktu widzenia interesów ekonomicznych przekłada się na obniżenie kosztów działalności.

Powyższe względy prowadzą do wniosku, że regulacja art. 5 ust. 2 zd. 2 rozporządzenia Rzym I, mająca w założeniu być kompromisem pomiędzy potrzebą ochrony podróżnych oraz interesami przewoźników, w rzeczywistości nie jest w wystarczający sposób dostosowana do realiów rynku transgranicznych przewozów pasażerskich. Na gruncie tego przepisu kolizyjna ochrona pasażera, rozumiana jako możliwość wyboru jedynie prawa odpowiednio mu bliskiego, najczęściej pozostanie iluzoryczna (Nielsen, 2009, s. 107). Biorąc natomiast pod uwagę specyfikę międzynarodowych umów przewozu osób, wprowadzony przez prawodawcę unijnego wymóg określonego związku prawa wybranego z umową w rzeczywistości nie realizuje założonego celu ochronnego. Dyspozycja art. 5 ust. 2 zd. 2 rozporządzenia Rzym I chroni podróżnego jedynie przed ewentualnym wskazaniem w ogólnych warunkach przewozu jako właściwego „egzotycznego” systemu prawnego, w żaden sposób niezwiązanego z sytuacją kontraktową. Tego typu sytuacje w praktyce należą jednak do rzadkości i zazwyczaj nie leżą również w interesie samych przewoźników.

Tym samym, powstaje bardziej ogólne pytanie o samą zasadność zastosowania konstrukcji ograniczonego wyboru prawa dla ochrony kolizyjnej danej grupy uczestników obrotu, uznanych za stronę słabszą zobowiązania umownego. Skoro celem przepisu art. 5 ust. 2 zd. 2 ma być ochrona podróżnych, to związek między prawem, które może być przedmiotem wyboru a umową przewozu powinien być na tyle ścisły, aby uniemożliwić zaskakiwanie pasażera wyborem nieznanego mu porządku prawnego. W interesie podróżnego leży bowiem zastosowanie prawa mu najbliższego, a więc co do zasady prawa miejsca jego zwykłego pobytu. Zaletą wprowadzenia wyboru ograniczonego – w zestawieniu z ograniczeniem skutku wyboru prawa przewidzianym dla umów konsumenckich – jest zapewnienie większej pewności prawa. Jeśli jednak dana regulacja kolizyjna ma służyć ochronie interesów strony słabszej stosunku umownego, to spełnienie wskazanego postulatu pewności prawa powinno być rozpatrywane nie w sposób obiektywny, lecz z punktu widzenia chronionej grupy podmiotów.

Tymczasem, biorąc pod uwagę specyfikę umów przewozu osób, w tym ich adhezyjny i często masowy charakter, wybranie przez strony jako właściwego jednego z systemów prawnych wskazanych w art. 5 ust. 2 zd. 2 lit. b-e pozostaje rozwiązaniem niewątpliwie sprzyjającym pewności prawa, ale z perspektywy strony ekonomicznie uprzywilejowanej, jaką co do zasady będzie przewoźnik. W związku z powyższym, należy uznać za błędne założenie, jakie przyjęli twórcy

przepisu art. 5 ust. 2 zd. 2, polegające na przyjęciu, że wybór ograniczony to opcja pośrednia między całkowitym wyłączeniem autonomii stron a mechanizmem ograniczenia skutku wyboru prawa, która umożliwi pogodzenie sprzecznych interesów pasażerów i przewoźników. Katalog łączników, które mają rzeczywisty związek z zobowiązaniem umownym, a jednocześnie wskazują prawo bliskie dla pasażera, jest ograniczony. Jednocześnie dalsze zawężenie enumeratywnej listy z art. 5 ust. 2 zd. 2 właściwie sprowadzałoby się do wyłączenia możliwości wyboru prawa.

2. Ograniczony wybór prawa a prawo jednolite

W doktrynie wskazuje się, że praktyczne znaczenie art. 5 ust. 2 zd. 2 rozporządzenie Rzym I, jest relatywnie niewielkie, gdyż wiele istotnych zagadnień dotyczących umów przewozu jest regulowanych przez prawo jednolite zawarte w licznych konwencjach międzynarodowych (Fentiman, 2017, s. 445; Nielsen, 2009, s. 101). W zakresie transportu kolejowego i lotniczego Polska jest stroną konwencji montrealskiej o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego³¹ oraz konwencji berneńskiej o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF)³². Powyższe konwencje ograniczają praktyczną rolę art. 5 rozporządzenia Rzym I, gdyż w określonych aspektach harmonizują prawo państw-stron, znajdując bezpośrednie zastosowanie do każdej umowy przewozu objętej ich zakresem i eliminując tym samym kolizję ustawodawstw krajowych (Fentiman, 2017, s. 446; Mankowski, 2017, s. 872)³³. Art. 5 ust. 2 zd. 2 rozporządzenia Rzym I nie wyłącza również stosowania przepisów prawa unijnego, które w odniesieniu do kwestii szczególnych ustanawiają normy kolizyjne odnoszące się do zobowiązań umownych³⁴. Aktualnie w odniesieniu do transportu pasażerskiego brakuje takich regulacji, bardziej istotny jest zatem fakt, że coraz liczniejsze aspekty przewozu osób w transporcie kolejowym i lotniczym objęte są postępującą harmonizacją prawa przewozowego państw członkowskich³⁵. W zakresie swego stosowania rozporządzenia eliminują kolizję praw państw członkowskich.

Art. 5 ust. 2 zd. 2 rozporządzenia Rzym I nie wyłącza więc zastosowania innych aktów prawa unijnego oraz konwencji międzynarodowych, zarówno tych zawierających jednolite normy merytoryczne, jak i obejmujących (wyłącznie bądź uzupełniająco) normy kolizyjne odnoszące się do poszczególnych rodzajów transportu. Stosowanie rozporządzenia Rzym I zależy od zakresu stosowania wskazanych aktów prawa międzynarodowego i unijnego, gdyż mają one pierwszeństwo przed normami kolizyjnymi wyrażonymi w art. 5, który dojdzie do głosu jedynie w odniesieniu do materii tam nieuregulowanych oraz ewentualnych luk prawnych (Schulze, 2011, s. 112).

V. Uwagi końcowe

Mając na uwadze powyższe rozważania, należy uznać, że konstrukcja ograniczonego wyboru prawa nie stanowi adekwatnego narzędzia dla ochrony interesów określonej grupy uczestników obrotu. Na gruncie kolizyjnym ochrona strony słabszej polega wszakże na uniemożliwieniu

³¹ Konwencja z dnia 28.5.1999 r. (Dz.U. 2007 Nr 37, poz. 235); szerzej: Schulze, 2011, s. 114–115.

³² Konwencja z dnia 9.5.1980 r. (Dz.U. 1985, Nr 34, poz. 158 ze zm.).

³³ Gdyby konwencje te zawierały natomiast własne normy kolizyjne, to także miałyby one pierwszeństwo przed przepisami rozporządzenia Rzym I (art. 25 ust. 1 rozporządzenia Rzym I).

³⁴ Art. 23 rozporządzenia Rzym I.

³⁵ Zob. np.: rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11.2.2004 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.U. UE. L 46/1); rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. UE. L 315/14).

pozbawienia jej standardów ochronnych przyznanych przez prawo jej najbliższe, czyli najczęściej prawo miejsca jej zwykłego pobytu. Oczywiście jest zatem, że na tej płaszczyźnie cel ochrony może zostać zrealizowany wyłącznie za poprzez wskazanie tego prawa jako właściwego na zasadzie powiązań obiektywnych, przy jednoczesnym wyłączeniu dopuszczalności wyboru prawa dla danej umowy bądź też za pomocą ograniczenia skutku wyboru oprawa opartego na mechanizmie porównania korzyści (art. 6 ust. 2 i art. 8 ust.1 rozporządzenia Rzym I). Wskazanie przez ustawodawcę katalogu praw mających określony, rzeczywisty związek z umową nie realizuje tego postulatu.

Rzeczywiste zapewnienie odpowiedniego poziomu ochrony podróżnych byłoby możliwe poprzez poddanie umów przewozu osób regulacji konsumenckiej (art. 6 ust. 2 rozporządzenia Rzym I) bądź wprowadzenie swoistego dla tego typu umów ograniczenia skuteczności wyboru, na przykład w postaci wskazania, że strony mogą dokonać wyboru prawa właściwego zgodnie z art. 3, jednak wybór taki nie może prowadzić do pozbawienia pasażera ochrony przyznanej mu na podstawie przepisów, których nie można wyłączyć w drodze umowy, na mocy prawa jego miejsce zwykłego pobytu, pod warunkiem, że w tym samym państwie znajduje się miejsce wyjazdu lub miejsce przeznaczenia. *De lege ferenda* jedynie ta ostatnia propozycja mogłaby być rozważana z punktu widzenia realiów obrotu, gdyż chroniłaby podróżnych i nie wprowadzałaby zbyt daleko idących obostrzeń dla przewoźnika. Skoro bowiem przewoźnik dokonuje przewozów np.: na trasie Polska – Francja, to realnym wydaje się wymóg dostosowania się przez niego do standardów ochrony zapewnianych przez prawo francuskie i polskie. Na aktualnym etapie integracji europejskiej ustanowienie tego typu regulacji kolizyjnej w przedmiocie przewozu osób wydaje się jednak mało prawdopodobne. Biorąc jednak pod uwagę postępującą harmonizację prawa przewozowego państw członkowskich, brak adekwatnej ochrony kolizyjnej podróżnych w transporcie kolejowym i lotniczym ma ograniczone znaczenie praktyczne.

Bibliografia

- Avout (d'), L. (2008). Article 5 – Contrats de transport. W: C. Nourissat (red.), *Le nouveau droit des contrats internationaux: le règlement (CE) no 593/2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles*. *Revue Lamy droit des affaires*, 29, 69–71.
- Bonomi, A. (2017). Article 9: Overriding mandatory provisions. W: U. Magnus, P. Mankowski (red.), *Rome I Regulation*. Kolonia: Verlag Dr Otto Schmidt KG.
- Behr, V. (2011). Rome I Regulation, a – mostly- unified private international law of contractual relationships within – most – of the European Union. *The Journal of Law and Commerce*, 29(2), 233–272.
- Bělohávek, A. (2010). *Rozporządzenie Rzym I. Konwencja rzymska. Komentarz*. Warszawa: Beck.
- Carrascosa Gonzalez, J. (2009). *Ley aplicable a los contratos internacionales: el reglamento de Roma I*. Madryt: Colex.
- Czepelak, M. (2012). *Międzynarodowe prawo zobowiązań Unii Europejskiej*. Warszawa: LexisNexis.
- Deumier, P. i Racine J.-B. (2008). Règlement « Rome I » le mariage entre la logique communautaire et la logique conflictuelle. *Revue des droits de contrats*, 4, 1309– 1349.
- Fentiman, R. (2017). Article 5: Contracts of carriage. W: U. Magnus, P. Mankowski (red.), *Rome I Regulation*. Kolonia: Verlag Dr Otto Schmidt KG.
- Ferrari, F. (2017). Article 19: Habitual residence. W: U. Magnus, P. Mankowski (red.), *Rome I Regulation*. Kolonia: Verlag Dr Otto Schmidt KG.

- Fik, P. i Staszczuk, P. (2013). *Prawo właściwe dla zobowiązań umownych – rozporządzenie (WE) nr. 593/2008 (Rzym I). Komentarz*. Pozyskano z Lex/el. (9.04.2018).
- Francq, S. (2013). *Loi applicable aux obligations contractuelles (Matières civile et commerciale)*. W: D. Simon, S. Poillot-Peruzzetto (red.), *Répertoire de droit communautaire*. Pozyskano z Dalloz/el. (5.9.2014).
- Garcimartin Alférez, F. (2008). The Rome I Regulation: Much ado about nothing? *The European Legal Forum* 8, 2, 1–61–80.
- Gaudemet-Tallon, H. (2009). *Convention de Rome du 19 juin 1980 et règlement “Rome I” du 17 juin 2008*. Juris-Classeur. Europe Traité, Fascicule 3201. Pozyskano z LexisNexis/el., (5.09.2014).
- Guliano, M. i Lagarde, P. (1980). *Report on the Convention on the law applicable to contractual obligations* (Dz. Urz. WE 1980 C 282/1).
- Jagielska, M. (2010). *Ewolucja ochrony konsumenta w prawie kolizyjnym Unii Europejskiej w zakresie zobowiązań umownych*. Warszawa: Beck.
- Jagielska, M. (2013). Komentarz do art. 6. W: M. Zachariasiewicz, Ł. Żarnowiec, M.A. Zachariasiewicz, M. Kropka, M. Jagielska, *Komentarz do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I)*. Pozyskano z Lex/el. (9.04.2018).
- Lagarde, P. i Tenenbaum, A. (2008). De la convention de Rome au règlement Rome I. *Revue critique de droit international privé*, 4, 727–780.
- Lando, O. i Nielsen, P. (2008). The « Rome I » Regulation. *Common Market Law Review*, 6, 1687–1725.
- Leible, S. (2008). Choice of the applicable law. W: E. Cashin Ritaine, A. Bonomi (red.), *Le nouveau règlement européen « Rome I » relatif à la loi applicable aux obligations contractuelles*. Genewa: Schulthess.
- Mankowski, P. (2017). Article 25: Relationship with existing international conventions. W: U. Magnus, P. Mankowski (red.), *Rome I Regulation*. Kolonia: Verlag Dr Otto Schmidt KG.
- McParland, M. (2015). *The Rome I Regulation on the Law Applicable to Contractual Obligations*. Oxford: Oxford University Press.
- Nielsen, P.A. (2009). The Rome I Regulation and Contracts of Carriage. W: P. Ferrari, S. Leible (red.), *Rome I Regulation: The Law Applicable to Contractual Obligations in Europe* (s. 99–108). Monachium: Sellier.
- Pazdan, J. (2009). Rozporządzenie Rzym I – nowa wspólnotowa kolizyjnoprawna regulacja zobowiązań umownych. *Problemy Prawa Prywatnego Międzynarodowego*, 5, 9–25.
- Pazdan, M. (2015). W: M. Pazdan (red.), *System Prawa Prywatnego. Prawo prywatne międzynarodowe*, (t. 20B, s. 71–95). Warszawa: Beck.
- Plender, R. i Wilderspin, M. (2009). *The European Private International Law of Obligations*, wyd. 3. Londyn: Sweet and Maxwell.
- Schulze, R. (2011). Article 5. Contracts of carriage. W: G.-P. Callies (red.), *Rome Regulations. Commentary on the European Rules of the Conflict of Laws*. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International.
- Thorn, K. (2011). Art. 5 Rom I–VO. W: T. Raucher (red.), *Europäisches Zivilprozess- und Kollisionsrecht: Rom I–VO, Rom II–VO*, wyd. 1. Monachium: Sellier.
- Wilderspin, M. (2017). Article 6: Consumer contracts. W: U. Magnus, P. Mankowski (red.), *Rome I Regulation*. Kolonia: Verlag Dr Otto Schmidt KG.
- Żarnowiec, Ł. (2013). Komentarz do art. 5. W: M. Zachariasiewicz, Ł. Żarnowiec, M.A. Zachariasiewicz, M. Kropka, M. Jagielska, *Komentarz do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I)*. Pozyskano z Lex/el. (9.04.2018).
- Żarnowiec, Ł. (2012). Wybór prawa według rozporządzenia dotyczącego prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I). *Przegląd Sądowy*, 9, 21–37.