

JERZY FABIAN

UMOWA O PRZEWÓZ LOTNICZY
W PRAWIE MIĘDZYNARODOWYM PRYWATNYM

KOLIZJE USTAW I JURYSDYKCJA

I

W zakresie międzynarodowych przewozów lotniczych, prawo jednolite ustalone w konwencjach międzynarodowych ma stanowczą przewagę nad prawem kolizyjnym. Konwencje nastawione są w tej dziedzinie raczej na ujednoczenie prawa merytorycznego, przez co zawężają zakres stosowania norm kolizyjnych¹. Dotyczy to zarówno konwencji warszawskiej o międzynarodowych przewozach lotniczych z 12 X 1929 r., uzupełnionej protokołem rewizyjnym haskim 28 IX 1955 r. (Dz. U. 1963, nr 33, poz. 199), jak i konwencji zawartej w Guadalajara z 18 IX 1961 r. (Dz. U. 1965, nr 25, poz. 167), dotyczącej przewozów wykonywanych przez tzw. przewoźnika faktycznego. Odnieść należy to zasadniczo również do konwencji chikagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 7 XII 1944 r. (Dz. U. 1959, nr 35, poz. 212) i uzupełniającego ją protokołu podpisanego w Montrealu (Dz. U. 1963, nr 24, poz. 137). Element jednolitości wprowadzają w praktyce również stosowane w przewozie lotniczym ogólne warunki międzynarodowych organizacji lotniczych, jak np. IATA, grupującej przedsiębiorstwa przewozu lotniczego z wielu krajów świata. Podstawą dopuszczenia stosowania tych warunków na tle prawa polskiego jest art. 67 polskiego prawa lotniczego z dnia 31 V 1962 r. (Dz. U. nr 32, poz. 153).

Poza sferą wyżej wymienionych unormowań jednolitych pozostają jednak sytuacje, w których nie stosuje się umów międzynarodowych. Nie stosuje się ich albo dlatego, że może chodzić o obrót prawno-transportowy z krajem, z którym Polski nie łączy żadna z wymienionych umów, albo może chodzić o zagadnienie w umowach nie uregulowane jednolicie (np. o kary umowne, umowne prawo odstąpienia, umowy typu czarterowego). Natenczas wchodzi w zastosowanie normy kolizyjne.

¹ Ł. A. Łunc, *Internationales Privatrecht*, t. II, Berlin 1984, s. 205.

Poza nielicznymi postanowieniami konwencji warszawskiej, są one zawarte w wymienionym wyżej polskim prawie lotniczym z r. 1962. Jedną z takich norm, zawartą w art. 12 prawa lotniczego, dotyczy kolizji ustawodawstw w zakresie umowy o przewóz lotniczy i inne usługi lotnicze.

II

Norma art. 12 polskiego prawa lotniczego stanowi *lex specialis* w stosunku do norm art. 25 § 1, art. 26 i art. 27 § 1 pkt 2 prawa prywatnego międzynarodowego z 12 XI 1965 r. Struktura normy art. 12 prawa lotniczego jest dość złożona. Dopuszczając wybór prawa przez strony, rozstrzyga o możliwości odniesienia się stron do prawa obcego, lecz w razie braku wyboru prawa przez kontrahentów, przewidziane w art. 12 normy kolizyjne są normami tylko niezupełnymi, czyli jednostronnymi, tzn. rozstrzygającymi wyraźnie tylko w jakich przypadkach stosować należy prawo krajowe, prawo polskie. Można powiedzieć, że normy te określają jedynie granice stosowalności polskiego prawa lotniczego w odniesieniu do umowy o przewóz lotniczy.

III

Wybór prawa przez strony na zasadzie tzw. autonomii woli dopuszczony został w art. 12 prawa lotniczego w nader szerokim zakresie. Wszystkie inne zasady prawne zawarte w tym artykule mają zastosowanie tylko o tyle, o ile strony same prawa nie wybrały. Możliwość wyboru prawa została ujęta w art. 12 bez ograniczenia wymogiem, że wybór prawa musi posiadać jakiś szczególny związek ze zobowiązaniem. W przeciwieństwie więc do unormowań art. 25 § 1 prawa prywatnego międzynarodowego, a podobnie do art. 11 § 1 kodeksu morskiego, art. 12 prawa lotniczego pozwala wybrać stronom prawo jakiegokolwiek państwa. Można więc powiedzieć, że polskie prawo kolizyjne żeglugi powietrznej i morskiej doszło do pewnych jednolitych unormowań na odcinku swobody wyboru prawa w zakresie zobowiązań.

Praktyka wyboru prawa stosowana przez przedsiębiorstwa przewozów lotniczych idzie jednakże po takiej linii, że w kontrakcie strony powołują się nieraz nie na prawo określonego państwa, lecz na konwencję warszawską. Warunki umowy (Conditions of Contract) stosowane przez PLL „LOT” powołują się na konwencję warszawską. Tego rodzaju postanowienia warunków umowy „Lotu” można zakwalifikować z jednej strony jako postanowienia regulaminowe². Jednocześnie gdy chodzi

² Por. A. Ohanowicz i J. Górski, *Zobowiązania. Część szczegółowa*, Warszawa—Poznań 1966, s. 257. Autorzy mówią tu również o instrukcjach „LOT”-u z r. 1952.

o przewozy międzynarodowe, gdzie zachodzą kolizje ustaw, powołanie się warunków umowy na konwencję warszawską może mieścić się w ramach art. 12 prawa lotniczego. Prawda, że takie powołanie się przypomina raczej skorzystanie ze swobody kontraktowej w rozumieniu merytorycznego prawa cywilnego, z drugiej jednak strony zauważmy, że jednak norma kolizyjna art. 12 prawa lotniczego mówi o dopuszczalności innego prawa niż prawo polskie, a nie mówi tylko o dopuszczalności wyboru prawa innego państwa. Tak więc wydaje się, że jest możliwe powołanie się na konwencję międzynarodową i to nie na mocy, a raczej nie tylko na mocy faktu należenia danego państwa do tej konwencji, lecz na mocy zasady autonomii woli.

Do wyboru prawa w świetle art. 12 prawa lotniczego odnoszą się ogólne zasady dotyczące wyboru prawa, takie jak np. niedopuszczalność uwzględniania woli hipotetycznej, zasada uwzględniania prawa aktualnego w chwili wykonywania umowy itd.³. Do wyboru stosować należy przepisy ogólne o czynnościach prawnych, zawarte w księdze I kodeksu cywilnego PRL⁴.

IV

W przypadku gdy kontrahenci umowy o przewóz lotniczy prawa nie wybrali (choćby w sposób dorozumiany)⁵, wchodzi w zastosowanie dalsze normy zawarte w art. 12. Powiedziano już wyżej, że normy te mają charakter norm kolizyjnych niezupełnych, czyli jednostronnych. Wyznaczają one w sposób wyraźny jedynie granice stosowania do umów o przewóz lotniczy i inne usługi lotnicze prawa polskiego, nie rozstrzygając o stosowaniu prawa obcego. Według art. 12 prawa lotniczego, prawo polskie stosuje się do umów, które zawarto w Polsce lub które w Polsce mają być wykonane, gdyż art. 12 mówi o stosowaniu polskiego prawa do zobowiązań, które powstały w Polsce lub w Polsce mają być wykonane. Tak więc jeżeli umowa o przewóz lotniczy została zawarta w Polsce, to podlega prawu polskiemu, co oznacza stosowanie legis loci contractus. Ale również wtedy prawo polskie ma zastosowanie, gdy w Polsce znajduje się locus solutionis, tzn. gdy port przeznaczenia danej przesyłki znajduje się w Polsce. Prawo polskie należy stosować również wtedy, gdy umowa ma być wykonana przez polską osobę prawną albo polskiego obywatela, albo też przy użyciu polskiego statku powietrznego⁶.

³ W. Ludwiczak, *Międzynarodowe prawo prywatne*, Warszawa 1967, s. 193.

⁴ Por. J. Skąpski, *Autonomia woli stron w zakresie zobowiązań z umów w polskim prawie międzynarodowym prywatnym*, Kraków 1964, s. 147—159.

⁵ W. Ludwiczak, op. cit., s. 193.

⁶ Por. C. Berezowski, *Międzynarodowe prawo lotnicze*, Warszawa 1964, s. 226—227.

O normie art. 12 prawa lotniczego możemy więc poczynić kilka uwag.

1. Chodzi tu o normę kolizyjną *iuris dispositivi*, gdyż art. 12 wyraźnie stanowi, że przepisy w nim zawarte stosuje się o tyle, o ile kontrahenci nie skorzystali z możliwości wyboru innego prawa.

2. Norma art. 12 odnosi się zarówno do przewozu pasażerów, jak i do przewozu bagażu i towarów. Jeżeli chodzi o przewóz osób, to nie odnosi się ona zapewne do przewozów pracowników przedsiębiorstwa lotniczego przewozu dokonywanych w ramach stosunku pracy, gdyż w tym zakresie będą zapewne miały zastosowanie normy kolizyjne regulujące kolizje prawa pracy.

3. Norma art. 12 dotyczy umowy o przewóz lotniczy i inne usługi lotnicze (np. czarteru). Obejmuje ona swoim zakresem całą problematykę umowy o przewóz lotniczy, sposób zawarcia umowy, prawa i obowiązki stron, system odpowiedzialności przewoźnika lotniczego, zmianę umowy o wygaśnięcie zobowiązania stron. Norma art. 12 stwierdza, że odnosi się również „do roszczeń z tytułu szkód, powstałych w związku z wykonywaniem tych umów”. O jakie roszczenia tu chodzi? Nie ma ustawodawca zapewne na myśli roszczeń deliktowych, jakie mogą występować przy zbiegu norm o odpowiedzialności kontraktowej i deliktowej. Chodzi natomiast w art. 12 o odpowiedzialność *ex contractu* za szkody wyrządzone przez kontrahenta drugiemu kontrahentowi z powodu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy (np. z powodu opóźnienia).

4. Norma art. 12 prawa lotniczego jest normą kolizyjną niepełną, dlatego na tle normy powstaje problem, czy i w jakim zakresie można do umów przewozu lotniczego stosować w Polsce również prawo obce⁷.

V

Normy kolizyjne niepełne pozostawiają w prawie międzynarodowym prywatnym lukę częściową, która na ogół wypełnia się przez zastosowanie analogii, przekształcając normę na pełną. W drodze wykładni art. 12 należy chyba dojść do wniosku o stosowalności również prawa obecnego. Nie wydaje się bowiem, aby przewidująca właściwość legis fori norma art. 5 i 6 prawa lotniczego miała uzupełnić normę art. 12 wykluczając zastosowanie prawa obcego.

Jeżeli nawet art. 5 i norma art. 6 ma charakter uzupełniający w stosunku do pozostałych norm prawa lotniczego⁸, to i tak ich zastosowanie

⁷ Według ustalonego poglądu, przewóz pracowników przedsiębiorstwa lotniczego za pomocą środka transportowego należącego do tego przewoźnika, mieści się w ramach stosunku pracy, a nie w ramach przewozu.

⁸ Tak W. Ludwiczak, *op. cit.*, s. 221—222. Inaczej B. Wałaszek i M. Sośniak (*Międzynarodowe prawo prywatne*, t. II, wyd. 2, Kraków 1965, s. 78), którzy od-

uzupełniająca uprzedzić musi metoda wypełniania luki częściowej z art. 12 przez stosowanie prawa obcego.

Tak więc, skoro art. 12 poddaje prawu polskiemu umowy o przewóz lotniczy wykonywane przez polskiego przewoźnika, to analogicznie do umów wykonywanych przez przewoźnika obcego należy stosować prawo obcego państwa. Na tejże zasadzie umowa przewozu wykonywana za pomocą statku powietrznego mającego przynależność obcego państwa podlega prawu tego państwa, lecz z zastrzeżeniami, o których niżej napiszemy.

Wydaje się mianowicie, że jeśli zachodzi choćby jedna z pozostałych przesłanek właściwości prawa polskiego, tzn. znajdowanie się w Polsce loci contractus czy loci solutionis, to wykluczyć należy stosowanie innego prawa jak tylko prawo polskie. Tak więc, jeśli umowę zawarto w Polsce, to należy do niej stosować prawo polskie, chociażby przewóz dokonywany był za pomocą obcego statku powietrznego i chociażby locus solutionis (port docelowy transportu) leżał w obcym państwie. Gdy port docelowy transportu, a więc locus solutionis znajduje się w Polsce, to właściwe jest w świetle art. 12 prawo polskie, chociażby umowę zawarto w obcym państwie.

Jakie prawo należy jednak stosować do umów o przewóz lotniczy wykonywanych przez przewoźników sukcesywnych na podstawie jednego listu przewozowego (przewóz bezpośredni)⁹ Wydaje się, że w braku wyboru prawa przez strony należy stosować przy takich transportach prawo polskie wtedy, gdy przewoźnik polski jest tym, z którym przy zawieraniu umowy wystawia się list przewozowy bezpośredni. Prawo polskie należy stosować również wtedy, gdy wystawienie listu przewozowego bezpośredniego odbywa się w Polsce albo przy posługiwaniu się polskim statkiem powietrznym.

Art. 12 prawa lotniczego ma zastosowanie również do przewozu przesyłek pocztowych, zwłaszcza że nowy tekst konwencji warszawskiej ustalony w Hadze w r. 1955 nie obejmuje swym jednolitym uregulowaniem przewozu poczty, a więc zostawia miejsce dla kolizji ustaw (jeśli oczywiście lotniczy transport poczty nie podpada pod normy jednolite światowej konwencji pocztowej). Natomiast art. 12 prawa lotniczego nie dotyczy ubezpieczeń w transporcie lotniczym. Umowa ubezpieczenia nie podpada przecież pod pojęcie umowy przewozu, jakkolwiek w transporcie lotniczym jest z tą umową w pewnym sensie związana. Podobnie nie podpada umowa ubezpieczenia pod pojęcie innych umów o usługi lot-

noszą normę art. 5 prawa lotniczego do określenia całości systemu prawnego obejmującego nie tylko prawo merytoryczne, lecz również kolizyjne.

⁹ O przewozach sukcesywnych czy ściślej przewoźnikach sukcesywnych wykonujących przewóz bezpośredni, zob. W. Górski, *List przewozowy. Studium prawne*, Poznań 1959, s. 164.

nicze, o których mówi art. 12, gdyż ubezpieczenie należy nie tyle do kategorii usług, ile do umów losowych o wypłatę odszkodowań. Do ubezpieczeń w transporcie lotniczym stosować należy dlatego normy kolizyjne zawarte nie w prawie lotniczym, lecz w prawie międzynarodowym prywatnym z 12 XI 1965 r. (art. 25 § 1, art. 26. art. 27 pkt 3).

VI

O międzynarodowych konwencjach dotyczących przewozu lotniczego powiedziano wyżej, że nastawione są raczej na tworzenie prawa jednolitego aniżeli kolizyjnego. Natomiast zawierają one normy o charakterze jurysdykcyjnym, a więc wyznaczające granice kompetencji sądów cywilnych poszczególnych państw-sygnatariuszy. Dotyczy to np. art. XXVIII konwencji warszawskiej w brzmieniu protokołu haskiego z r. 1955 o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego. Norma art. XXVIII przewiduje jurysdykcję przemienną stanowi ona, że powód może wnieść powództwo albo przed sąd domicylu, siedziby lub miejsca zakładu przewoźnika, za pośrednictwem którego umowę zawarł, albo przed sąd miejsca przeznaczenia. Powyższa norma jurysdykcyjna dotyczy sytuacji, gdy wskazane miejsca znajdują się na obszarze państw-sygnatariuszy konwencji. Przez miejsce siedziby przewoźnika należy rozumieć miejsce, gdzie mieści się zarząd przedsiębiorstwa będącego osobą prawną. Jest to pogląd stanowczo przeważający w nauce prawa międzynarodowego prywatnego¹⁰. Natomiast przez miejsce siedziby zakładu, za pośrednictwem którego umowa była zawarta, należy — moim zdaniem — rozumieć zarówno zakład stanowiący filię czy oddział przedsiębiorstwa transportu lotniczego (nie mający osobowości prawnej), jak również miejsce siedziby przedsiębiorstwa ajencyjnego, które (stanowiąc osobne przedsiębiorstwo) zawarło z nadawcą czy pasażerem umowę o przewóz w imieniu przewoźnika lub w imieniu własnym.

Nadto art. XXXII zd. 2 konwencji warszawskiej stwarza podstawę prawną dla klauzul arbitrażowych, jeżeli chodzi o przewóz towarów. Klauzule arbitrażowe są tu dopuszczone, jeżeli sąd arbitrażowy ma przeprowadzić postępowanie w jednym z miejsc objętych kompetencją jurysdykcyjną sądów cywilnych, przewidzianą w przytoczonych wyżej normach art. XXVIII konwencji. Podobnie art. IX ust. 3 zd. 2 konwencji w Guadalajara dopuszcza klauzule arbitrażowe w zakresie przewozu towarów.

¹⁰ ob. np. W. Ludwiczak, op. cit., s. 130—131; L. Reczéi, *Internationales Privatrecht*, Budapeszt 1960.

Norm kolizyjnych we właściwym tego słowa znaczeniu, tzn. norm określających właściwość prawa materialnego, konwencje lotnicze nie zawierają. Norma art. XXVIII zd. 2 konwencji warszawskiej w brzmieniu ustalonym protokołem haskim zawiera normę prawa procesowego, nie zaś materialnego. Norma ta stanowi, że postępowanie podlegać będzie prawu sądu orzekającego. Jest to norma, która wyraża powszechną zresztą zasadę, w myśl której sędzia stosuje zawsze prawo procesowe obowiązujące w miejscu siedziby sądu (*lex fori*).

VII

Jeżeli w umowach międzynarodowych prawa lotniczego, do których należy PRL, nie znajdujemy odpowiednich dla danej sytuacji norm jurysdykcyjnych, to przechodzimy na płaszczyznę norm k.p.c, a mianowicie tych norm, które dotyczą jurysdykcji krajowej w postępowaniu procesowym (spornym). Do jurysdykcji sądów polskich w sprawach z zakresu umów przewozu (także lotniczego) należą sprawy przeciwko osobom mającym siedzibę lub miejsce zamieszkania w Polsce, a nawet choćby tylko przebywającym w Polsce (art. 1103 pkt 1 k.p.c). Sądy polskie posiadają jurysdykcję w sprawach wymienionych kategorii osób, gdy występują one jako pozwani. Nadto sądom polskim przysługuje jurysdykcja, gdy pozwany ma majątek w Polsce lub przysługują mu prawa majątkowe (art. 1103 pkt 2 k.p.c). Do spraw transportowych odnosić się także powinna reguła, że jeżeli zobowiązanie powstało w Polsce lub w Polsce ma być wykonane, to sądom polskim przysługuje jurysdykcja w sprawach cywilnych powstałych z takich zobowiązań (art. 1103 pkt 3 k.p.c); są to zasady jurysdykcji ustawowej. Natomiast umowa prorogacyjna, przyjmująca jurysdykcję sądów polskich, może być zawarta na podstawie art. 1104 k.p.c Umowę prorogującą jurysdykcję sądu zagranicznego (obcego państwa) może zawrzeć polski przewoźnik, jeśli jest nim osoba prawna, w granicach art. 1105 § 1 k.p.c. Dla klauzul arbitrażowych stwarza podstawę prawną art. 1105 § 3 k.p.c. Jednakże zarówno umowy prorogacyjne, jak i klauzule arbitrażowe, gdy są ustalone pomiędzy kontrahentami na podstawie k.p., sąd polski uwzględnia jedynie na skutek zarzutu strony procesowej, nie zaś z urzędu. Wydaje się natomiast, że omówione poprzednio klauzule arbitrażowe ustalane na podstawie norm prawnych zawartych w konwencji warszawskiej i konwencji w Guadalajara będą uwzględniane przez sądy państw-sygnatariuszy (w tym i Polski) z urzędu. Konwencja warszawska (podobnie zresztą jak konwencja z Guadalajara) nie zawiera zastrzeżeń, z których by wynikało, że klauzule arbitrażowe uwzględniane mają być tylko na skutek zarzutu strony procesowej.

Perpetuatio iurisdictionis następuje zasadniczo z momentem wniesienia pozwu (art. 1097 k.p.c.). Odnosi się to oczywiście również do spraw cywilnych z zakresu zobowiązań powstających z umowy o przewóz lotniczy. Kodeks postępowania cywilnego przewiduje jednak pewien wyjątek co do momentu utrwalenia jurysdykcji: gdy w sprawie procesowej kryterium jurysdykcyjne stanowi przebywanie, zamieszkanie czy posiadanie siedziby przez osobę prawną w Polsce, to perpetuatio iurisdictionis następuje z momentem doręczenia pozwu (art. 1103 pkt 1 k.p.c.)¹¹.

CONTRAT DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE DROIT
INTERNATIONAL PRIVÉ

' CONFLITS DES LOIS ET JURIDICTION

R é s u m é

L'auteur analyse la norme de conflit de l'article 12 du droit aérien polonais en 1962 concernant, entre autres le contrat de transport aérien de passagers, des bagages et des marchandises. La norme de l'article 12 admet le choix de la loi par les parties. Dans le cas où les parties n'ont pas choisi la loi, l'article 12 ne détermine que les limites de l'application du droit polonais, or il comprend la norme de conflit unilatérale. Le contrat de transport aérien est soumis à la loi polonaise en cas où il reste conclu en Pologne ou le lieu de destination se trouve en Pologne et aussi quand il effectue le transport à l'aide du transporteur polonais ou quand il accomplit le transport en avion polonais. A l'avis de l'auteur on applique la loi étrangère au transport aérien lorsque le transport effectue le transporteur étranger ou quand le transport est effectué en avion étranger, cependant seulement dans le cas où „locus contractus" ou „locus solutionis" ne se trouvent pas en Pologne. L'auteur discute aussi le transport par des transporteurs aériens successifs avec une seule lettre de voiture. L'auteur touche aussi le problème de la juridiction nationale des tribunaux civils en Pologne en vertu de l'article 28 de la Convention de Varsovie sur le transport aérien. En analysant la juridiction en matière de la convention sur le transport aérien l'auteur examine l'article 28 de la Convention de Varsovie, l'article 2 chap. 3 phr. 2 de la Convention de Guadalajara. L'auteur considère l'application du Code de Procédure Civile polonais dans le domaine de juridiction. Ici il discute l'application de l'article 110, 3 p. 1—3 du C. de P. C. aux jugements concernant le contrat de transport aérien et en outre il analyse les dispositions sur la prorogation du for et sur les clauses d'arbitrage dans les litiges concernant les contrats de transport aérien.

¹¹ W. Siedlecki, *Zarys postępowania cywilnego*, Warszawa 1960, s. 75.