

## ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA ZNAJDUJĄCEGO SIĘ W UPADŁOŚCI ZA NIEWYKONANIE UMOWY PRZEWOZU PASAŻERSKIEGO

---

DATA PRZEŚLANIA: 16.11.2017, DATA AKCEPTACJI: 7.11.2018, KODY JEL: L84

### Marek Białkowski

Uniwersytet Szczeciński  
marek.bialkowski@wzieu.pl

#### STRESZCZENIE

Do podjęcia tematyki odpowiedzialności przewoźnika znajdującego się w upadłości doprowadziły liczne problemy natury prawnej, z którymi muszą się mierzyć biura podróży i ich klienci. Docho-  
dzenie odszkodowań od przewoźnika znajdującego się w upadłości w przedmiocie niewykonania  
umowy przewozowej najczęściej połączone jest ze szkodami w przewozie grupowym, przewożo-  
nym bagażu podręcznym, jak też w przesyłkach bagażowych. W artykule wykorzystano materiały  
źródłowe w postaci aktów normatywnych europejskich i krajowych z zakresu prawa i procedury  
cywilnej, literaturę prawniczą, jak również orzecznictwa Sądu Najwyższego. W wyniku podjętych  
prac badawczych wskazano kluczowe problemy związane z odpowiedzialnością przewoźnika znaj-  
dującego się w upadłości i ustalono, że jego odpowiedzialność jest ograniczona wyłącznie do ma-  
jątku wchodzącego w skład masy upadłościowej. Istnieje jednak sposób dochodzenia tego rodzaju  
roszczeń w stosunku do majątku, który w zakresie nieobjętym postępowaniem upadłościowym  
mógłby służyć zaspokojeniu roszczeń uprawnionego w postaci organizatora turystycznego, jak  
i pasażera z tytułu przewożonego przez niego bagażu podręcznego, ale również nadanej przesyłki  
bagażowej.

#### SŁOWA KLUCZOWE

prawo cywilne, umowa przewozu, przewoźnik, upadłość, odszkodowanie

---

### WPROWADZENIE

Świadczenie usług turystycznych wykonywane jest zasadniczo na podstawie przepisów Kodeksu cywilnego (dalej: k.c.; Ustawa, 1964) oraz ustawy o imprezach turystycznych i powiązanych usługach turystycznych (dalej: oitipust; Ustawa, 2017), chociaż dziedzina ta wymaga znajomości wielu regulacji prawnych. W tym miejscu należy wspomnieć, że oitipust wprowadziła możliwość bezkosztowego odstąpienia przez konsumenta od umowy zawartej z organizatorem turystyki poza siedzibą przedsiębiorcy w terminie dwóch tygodni od jej zawarcia. Uprawnienie takie jednak

nie będzie konsumentowi przysługiwało, jeśli ten wyrazi zgodę na zawarcie umowy w tej formie i w danym miejscu. Przepis w tym kształcie odnosi się do sytuacji, w której konsument jest nabywany przez sprzedawców usług. Większość proponowanych zmian ma za zadanie dostosowanie przepisów polskich regulacji w zakresie usług turystycznych do wymogów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (Dyrektywa, 2015).

Obowiązująca obecnie ustawa o usługach turystycznych w swoim przedmiocie jest bardzo złożona i składa się z wielu zagadnień właściwych nie tylko prawu cywilnemu. W zakresie zakładania i prowadzenia działalności turystycznej należy sięgnąć także do przepisów prawa administracyjnego, handlowego czy też nawet prawa podatkowego bądź ubezpieczeniowego. Nie należy jednak zapominać, że i w tym zakresie świadczenia usług turystycznych wykonywane są poza granicami kraju. Dlatego też musimy korzystać z przepisów Prawa prywatnego międzynarodowego (dalej: Ppm; Ustawa, 2011), a także prawa europejskiego (Rozporządzenie, 2008). Odnośnie do tego ostatniego w zakresie usług transportu grupowego osób i bagażu istotne są również rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Rozporządzenie, 2007) oraz praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym (Rozporządzenie, 2004). Ponadto nie sposób pominąć regulacji z zakresu ochrony praw konsumentów zawartych w przepisach krajowych, a więc przede wszystkim w ustawie o ochronie konkurencji i konsumentów (dalej: uookik; Ustawa 2007). Ma ona doniosłe znaczenie w procesie ochrony potencjalnych praw konsumentów usług turystycznych przed niewykonaniem lub nienależytym wykonaniem umowy o imprezę turystyczną. Przejawia się to m.in. przy określaniu właściwego poziomu cen za imprezy turystyczne oraz powiązane usługi turystyczne, uzależniając ich wysokość od możliwości zarobkowych panujących na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W tym zakresie szczególną uwagę należy zwrócić na treść art. 24 uookik wskazującą na zakres bezprawnego lub godzącego w dobre obyczaje działanie przedsiębiorcy naruszającego swoim postępowaniem zbiorowe interesy konsumentów. Na przedsiębiorcy bowiem szczególnie ciąży zapewnienie konsumentom będącym stroną umowy turystycznej szerokiego dostępu do rzetelnych, prawdziwych i pełnych informacji o rodzaju prowadzonej działalności turystycznej i udostępnianych w jej ramach ofertach, ale także o sposobie i rodzaju usług powiązanych, bez których świadczenie usług tego rodzaju będzie utrudnione lub w niektórych wypadkach wręcz niemożliwe. W tym przypadku chodzi o wykonywanie usług transportowych w zakresie osób i bagażu przy użyciu różnych środków transportowych. Zatem konsument jako osoba fizyczna w realiach usług transportowych wykonywanych na zlecenie operatorów turystycznych przy zawieraniu przez nich umów z przewoźnikami będzie stanowił jej przedmiot. W tym przypadku wynikać to będzie z treści umowy i jej zakresu przedmiotowego. Po bliższej analizie wywnioskować można, że taki stan rzeczy wynika z zakresu obowiązywania treści umowy, której stroną jest sam organizator, działający co prawda na zlecenie konsumenta. Na taki stan rzeczy nie będą wpływać wiek, płeć czy potrzeba transportowa, a nawet rodzaj użytego środka transportowego. Chociaż roszczenie odszkodowawcze konsumenta z tytułu niewykonania lub niewłaściwego wykonania umowy przewozowej będzie mogło być skierowane zarówno do operatora turystycznego, jak i przewoźnika, którzy w tym zakresie będą ponosić wobec niego odpowiedzialność solidarną.

Zupełnie inaczej będzie się przedstawiała sytuacja, kiedy przewoźnik wpadnie w kłopoty finansowe i wystąpi do sądu gospodarczego z wnioskiem o upadłość. Wówczas organizator przewozu nie będzie miał możliwości wyegzekwowania od przewoźnika wykonania usługi przewozu

pasażerskiego. W tym przypadku, zgodnie z art. 106 ustawy Prawo upadłościowe (dalej: Pu; Ustawa 2003), zasadą jest, że opłata pobrana przez upadłego przewoźnika jeszcze przed ogłoszeniem upadłości nie zwalnia organizatora przewozu z obowiązku zapłaty pozostałej części czynszu do masy upadłości (Lewandowski, Wołowski, 2014, s. 125). Jednak z treści art. 98 Pu wynika uprawnienie wierzyciela (organizatora przewozu osób) wobec upadłego przewoźnika do syndyka masy upadłości o wykonanie umowy zawartej jeszcze przed ogłoszeniem upadłości. Przy czym syndyk ten może ją wykonać jedynie w przypadku uprzednio uzyskanej zgody od sędziego komisarza. Niezależnie od tak opisanego uprawnienia, zgodnie z art. 99 Pu, syndyk może odstąpić od wykonania umowy przy jednocześnie przysługującym mu uprawnieniu do zachowania spełnionego przez organizatora przewozu świadczenia. W takim przypadku organizator będzie miał tylko prawo do dochodzenia w postępowaniu upadłościowym należności z tytułu wykonania zobowiązania i poniesionych strat, zgłaszając te wierzytelności sędziemu komisarzowi. Nie zwalnia to jednak organizatora przewozu od odpowiedzialności z tytułu niewykonania zobowiązania wobec konsumentów.

Tak przyjęty sposób określania kręgu podmiotowego uprawnionego do odszkodowania nie będzie mógł być zrealizowany w sytuacji, kiedy sam organizator przewozu także znajdzie się w upadłości, a usługa przewozowa nie została jeszcze wykonana. Wydaje się, że w takim przypadku istnieją dwie możliwości prawne. Pierwsza – na zasadzie analogii do postępowania związanego ze zgłoszeniem roszczenia do syndyka masy upadłości przedsiębiorcy turystycznego z tytułu niewykonania umowy zlecenia. Drugą możliwością, zgodnie z art. 7 ust. 2 oitipust, jest skorzystanie z gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej albo też umowy ubezpieczenia bądź umowy ubezpieczenia, jakie organizator imprezy turystycznej musi posiadać jako warunek *sine qua non* dla prowadzenia działalności związanej z oferowaniem, sprzedażą i realizacją imprez turystycznych oraz powiązanych imprez turystycznych, polisy ubezpieczeniowej w zakresie odpowiedzialności cywilnej operatorów turystycznych. Tego rodzaju zabezpieczenia są zatem szczególnie ważne w przypadkach konieczności dochodzenia roszczeń wobec upadłych świadczeniodawców oferujących imprezy turystyczne i powiązane usługi turystyczne w myśl art. 4 pkt 1 oitipust. Opierając się na tych przesłankach, wskazane zostaną zagadnienia związane ze specyfiką upadłości podmiotów gospodarczych w postaci operatorów turystycznych wykonujących przewozy grupowe (Górski, Mendyk, 2005, s. 22–23).

W świetle obecnego wachlarza usług oferowanych przez operatorów turystycznych najczęściej wykorzystywanym rodzajem transportu w ramach świadczonych usług jest transport drogowy i kolejowy. Nieco rzadziej wykorzystuje się transport lotniczy. Wobec czego zasadniczy wątek rozważań zostanie ograniczony tylko do dwóch pierwszych rodzajów transportu, choć przy tej okazji podjęte zostaną także kwestie dotyczące transportu lotniczego.

## DZIAŁALNOŚĆ PRZEWOZOWA W ZAKRESIE PRZEWOZÓW TURYSTYCZNYCH

Wykonywanie usług turystycznych świadczone jest zasadniczo na podstawie przepisów prawa cywilnego, bowiem operatorzy turystyczni, chcąc świadczyć swoje usługi w sposób kompleksowy, zawierają umowy o charakterze cywilnoprawnym. Specyfika tego rodzaju usług jest niezwykle skomplikowana z punktu widzenia prawa cywilnego, a przewozowego w szczególności. Dodatkowym problemem jest transport lotniczy osób, który przy wykonywaniu usług turystycznych służy jako

uzupełnienie transportów drogowego lub kolejowego i zasadniczo odbywa się, opierając się na treści art. 202 pkt 6 ustawy Prawo lotnicze (dalej: Pl; Ustawa 2002). W powyższym przepisie wskazuje się wręcz, że stronami takich umów są przewoźnicy lotniczy, bez określania ich rodzaju, jak również organizatorzy usług turystycznych. Wobec czego pojawia się podobny krąg podmiotów do tego, z jakim mamy do czynienia przy usługach w transportach drogowym i kolejowym, którymi odpowiednio będą konsument, organizator przewozu i przewoźnik. W tym ostatnim przypadku zazwyczaj będą zawierane umowy o czarter, a ich źródło będzie wynikało z treści art. 202 pkt 6 Pl. Przy czym w tym zakresie szczególną rolę odgrywa rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie zasad organizowania przewozów lotniczych w ramach imprez turystycznych oraz przewozów czarterowych (Rozporządzenie, 2013).

We wspomnianym rozporządzeniu wskazuje się, że elementem poprzedzającym zawarcie umowy przewozowej jest zazwyczaj zawarcie umowy o świadczenie usług turystycznych, w której z kolei stronami będą konsument i organizator usług turystycznych. Przy czym ten ostatni będzie musiał ponieść koszty przewozu z góry, co dokonywane jest poprzez umowy adhezyjne, do których można przystąpić bez możliwości negocjacji ich treści. Ich istotą jest bowiem to, że obowiązują wzorce umowne, które wpływają na treść łączących strony umów. Jest to o tyle wygodne narzędzie, o ile usługi, które świadczy organizator usług turystycznych, wykonywane są na skalę masową i wykorzystują do tego celu Ogóle Warunki Umów (dalej: OWU), Formularze Umowne (dalej: FU) czy też specjalnie do tego celu przygotowane Regulaminy Świadczenia Usług Turystycznych (dalej: RŚUT; Gospodarek, 2007, s. 212). Nie wchodząc w szczegóły takiego rodzaju rozwiązania prawnego, wskazać jedynie należy, że w zakresie umów zawieranych z konsumentami warunkiem ich obowiązywania – zgodnie z art. 384 § 1 k.c. – jest ich doręczenie osobie fizycznej, które może przybrać także formę elektroniczną. W razie sprzeczności zawartej treści umowy z wzorcem jej strony muszą się kierować postanowieniami umownymi, którym w ten sposób ustawodawca przyznał prymat. Zagadnienie to jest szczególnie ważne również z tego powodu, że taki kształt będą przyjmowały też umowy o przewóz grupowy osób. Z takiego punktu widzenia będą one korzystniejsze dla przewoźnika turystycznego, ale i wymagające co do ich treści. Zatem przy tego rodzaju zobowiązaniach umownych należy przyjąć, że konsument nie może zawierać umów przewozowych, ponieważ nie jest organizatorem przewozu. Wobec tego stroną takiej umowy może być jedynie przedsiębiorca w rozumieniu ustawy o działalności turystycznej.

Pozostaje do ustalenia, jakiego rodzaju przewoźnik będzie mógł wstępować w te stosunki zobowiązaniowe i jaką będzie miał rolę.

Co do zasady nie ma wątpliwości, że przy wykonywaniu działalności przewozowej obowiązek przewozowy ciąży na przewoźniku, co wynika wprost z art. 3 ust. 1 Prawa przewozowego (dalej: Pp; Ustawa, 1984). W tym przypadku nie ma najmniejszego znaczenia, że obowiązek ten dotyczy przewozów grupowych. Nie będzie on też istotny, jeśli się odniesiemy do art. 7 Pp, na podstawie którego przewoźnik może być zwolniony z tego obowiązku, jeżeli zachodzą okoliczności uniemożliwiające przewóz bądź też klient nie zastosował się do przepisów przewozowych albo ze względu na przedmiot przewozu nie ma możliwości jego wykonania przy użyciu posiadanych przez przewoźnika środków i urządzeń transportowych. W pozostałych przypadkach przedsiębiorca transportowy ma obowiązek wykonywania przewozu osób i bagażu. W przeciwnym razie będzie ponosił odpowiedzialność za niewykonanie umowy przewozowej.

Dla ustalenia tego, kto może wykonywać usługi przewozowe, nie jest wymagane posiadanie podmiotu o szczególnej strukturze własnościowej, albowiem – co do zasady – usługi tego rodzaju może wykonywać każdy zarejestrowany podmiot, który w zakresie działania ma wpisane wykonywanie usług transportowych osób i rzeczy. Często jednak, z racji kosztów związanych z zakupem i utrzymaniem środków transportowych w zakresie przewozów osób i bagażu, przewoźnicy, którzy nie prowadzą już działalności przewozowej w formie spółek kapitałowych, dokonują przekształcenia w jedną z jej form. Na szczególną uwagę wśród nich zasługują spółki akcyjne.

## ZAWARCIE UMOWY O PRZEWÓZ OSÓB I BAGAŻU

Wykonywanie usług turystycznych wiąże się ze świadczeniem usług przewozowych, które w tym ujęciu stanowią jeden z elementów działalności turystycznej. Stronami czynności w zakresie przewozów turystycznych związanych ze świadczeniem usług będą każdorazowo touroperatorzy w postaci biur podróży działających jako spółki prawa handlowego, rzadziej natomiast jako podmioty prowadzące działalność turystyczną w formie zaewidencjonowanej, organizujący je jako przewozy grupowe. Polscy organizatorzy imprez turystycznych najczęściej zawierają umowy z wykonawcami zagranicznymi, lecz także i z krajowymi. Zasadniczo jednak zmierzają do zawierania umowy w taki sposób, aby strona umowy pochodząca z zagranicy była w pełni odpowiedzialna za zleconą jej do wykonania usługę przewozu osób i rzeczy. Wobec czego, nawet jeśli dochodzi do zawierania umów na usługi transportowe z przewoźnikami zagranicznymi, organizatorzy usług turystycznych starają się, aby te umowy dawały im możliwość niewchodzenia w relacje ponadgraniczne z podwykonawcami. W konsekwencji tworzony jest specjalny schemat współdziałania organizatora przewozu z konsumentem.

W pierwszym stosunku zobowiązaniowym mieści się konsument, który zawiera umowę o świadczenie usług turystycznych z biurem krajowym będącym także organizatorem przewozu osób i bagażu. Dopiero później to biuro podróży zawiera umowę o świadczenie usług przewozowych z zagranicznym biurem podróży, przejmującym w tym zakresie rolę organizatora przewozowego. Na tej podstawie zagraniczne biuro podróży zawiera właściwą umowę o przewóz osób z podwykonawcami (Nestorowicz, 2016, s. 33). W rezultacie prowadzenie sporu z podwykonawcą świadczącym usługi przewozowe osób i bagażu spoczywa na kontrahencie występującym w roli zagranicznego biura podróży i będzie dokonywane w świetle zagranicznych przepisów właściwych dla miejsca prowadzenia działalności przewozowej lub zawarcia umowy o udział w imprezie turystycznej oraz powiązanych usługach turystycznych na podstawie przepisów art. 42 w zw. z art. 1 pkt 1 oitipust. Wynikające z ustawy o imprezach turystycznych nowe regulacje w tym zakresie mają ułatwiać przenoszenie uprawnień wynikających z uprzednio zawartych umów na podstawie art. 43 oitipust bez zgody organizatora turystyki, co ma się przyczynić do ograniczenia i przeciwdziałania w dochodzeniu roszczeń, zwłaszcza w takich przypadkach, kiedy organizator będzie się znajdował w upadłości. Zatem z powodu tego rodzaju ograniczeń niemożliwe wręcz staje się pominięcie dodatkowego ogniwa w postaci zagranicznego biura podróży, które będzie miało wyłączne uprawnienie do zawarcia umowy z przewoźnikiem turystycznym na terytorium swojego działania. Szczególnego podkreślenia wymaga fakt, że w związku ze swobodami świadczenia usług w ramach wspólnego rynku Unii Europejskiej zakazy tego rodzaju są sprzeczne z prawem unijnym.

Mimo to pojawiają się one w szczególności w takich krajach, jak Hiszpania czy Portugalia. Taki stan rzeczy powoduje, że zagraniczne biuro podróży przyjmuje rolę agenta jego krajowego odpowiedzialnika, co z kolei ogranicza jego odpowiedzialność wobec konsumenta krajowego, albowiem ta w takich przypadkach przyjmuje formę starannego działania (Nestorowicz, 2016, s. 34) i z tego punktu widzenia jest mniej dla niego korzystna.

Pomijając już kwestie następcze tego stanu rzeczy, do rozważenia pozostaje sprawa zawarcia samej umowy o przewóz osób i bagażu, której zasadnicze regulacje nie znajdują się w przepisach Pp, ale w uot i – co równie ważne – w przepisach art. 2 ust. 1 i 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (2015).

Z treści wskazanego przepisu wynika, że w zakresie przedmiotowym obejmuje ona organizację i sprzedaż przez przedsiębiorców usług turystycznych oraz usług z nimi powiązanych, w tym zawierania umów przewozowych. Co jest bardzo ważne – jej zakres przedmiotowy nie narusza krajowego prawa ogólnego umów, chyba że aspekty zawarte w tychże umowach zostały odmiennie uregulowane w przedmiotowej dyrektywie. Mając na uwadze takie rozwiązanie, ustawodawca europejski daje prymat w zakresie zawierania umów przewozowych zawieranych przez krajowych organizatorów przewozu. Taki zabieg legislacyjny umożliwia umowom krajowym swobodę, a jedynym ograniczeniem staje się ich właściwa wykładnia oraz wyłączenia zawarte w przedmiotowej dyrektywie. Jedną z nich jest sytuacja, w której przewoźnik może wystawić oddzielną fakturę za wykonaną usługę przewozu turystycznego. Umowa o usługach turystycznych jednak takiej możliwości nie przewiduje. Wobec tego jeśli dojdzie do sporu sądowego, to obowiązek wykazania, że działanie tego rodzaju dokonane przez organizatora przewozu prowadziło do obejścia prawa i w rezultacie do powstania odpowiedzialności deliktowej wynikającej z czynu niedozwolonego, będzie ciążył na konsumentach. W tym przypadku będziemy mieli do czynienia z odpowiedzialnością na zasadzie winy, co może ułatwić dochodzenie roszczenia przysługującego konsumentowi.

Z kolei umowy zawierane w warunkach polskich pomiędzy polskimi biurami podróży a ich podwykonawcami, w tym także przewoźnikami, oprócz ogólnych reguł nie zawierają regulacji odnoszących się do ustalania odszkodowań wyrządzanych samym organizatorom usług turystycznych, których odpowiedzialność mogłaby się pojawić w sytuacji, gdy zleceniobiorca, a więc przewoźnik, znajduje się w upadłości. Wobec czego strony takich umów zmuszone są opierać swoje roszczenia na rozwiązaniach wynikających wprost z przepisów Pp, do których w sposób subsydiarny zastosowanie znajdują przepisy k.c. (Nestorowicz, 2016, s. 34). Szczególnego znaczenia w zakresie nabierają czynności prawne wynikające z art. 750 k.c. lub umów o dzieło w myśl art. 627 k.c. Z tym że w tych okolicznościach formułowana odpowiedzialność przewoźnika ma niejednoznaczny charakter i będzie ona obciążała organizatora turystycznego względem pasażera. Jest to istotne w przypadku odpowiedzialności samego biura jako organizatora przewozu grupowego względem każdego z jego uczestników. W tym zakresie organizator taki będzie odpowiadał na zasadzie art. 471 i 472 k.c. (Nestorowicz, 2016, s. 55).

Jeśli więc rozważy się odpowiedzialność przewoźnika za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy przewozu osób i bagażu, sprawa wygląda zupełnie inaczej. Na bazie obowiązujących przepisów dotyczących umowy przewozów osób i rzeczy, dla której stroną będzie organizator przewozu grupowego, można wysnuć wnioski, że przewoźnik będzie musiał zawrzeć umowę o przewóz grupowy osób, a w konsekwencji do jej zakresu będą miały zastosowanie przepisy Pp. Przy czym w takim przypadku stosowane będą umowy adhezyjne, które przyjmą formę umowy na

rzecz osoby trzeciej (Gospodarek, 2007, s. 242). Coraz częściej umowy o przewóz osób w usługach turystycznych zawierane są z przewoźnikami po przeprowadzeniu postępowania przetargowego w trybie ofertowym uproszczonym. Natomiast w trybie negocjacyjnym będą one zawierane jedynie w sytuacji, kiedy świadczenie usług przewozowych osób i rzeczy będzie trwało nieco dłużej, a ich stałość będzie obejmowała znany stronom zakres czasowy. Taki jej wydzźwięk może wpłynąć na to, by cena za ich wykonanie została dopasowana do wymagań i możliwości obu stron umowy. W trakcie negocjacji szczególną rolę będzie odgrywała kwestia postanowień umownych w postaci oznaczenia trasy przewozu oraz wynagrodzenia przewoźnika (Gospodarek, 2007, s. 243). Jak zaznaczono w treści art. 19 Pp, umowę grupowego przewozu osób zawiera z przewoźnikiem organizator takiego przewozu i co do zasady jest to umowa zawierana w jego imieniu i na rzecz przewożonych pasażerów. Wobec tak ustalonego łańcucha zależności podmiotowej konsumenci są zobligowani do współdziałania w zakresie realizacji tego rodzaju umowy, ale to jednak na organizatorze ciąży niewątpliwie obowiązek zapłaty przewoźnego, jak również czuwania nad przestrzeganiem przepisów porządkowych przez uczestników przewozu. Umowy przewozu osób i bagażu powodują, że uprawnienia konsumentów w zakresie zmiany umowy przewozowej oraz odstąpienia od niej w takich przypadkach przysługują wyłącznie organizatorowi usługi transportowej, co wynika wprost z art. 22 Pp. Jeśli jednak chodzi o dochodzenie roszczeń zgodnie z art. 75 ust. 3 lit a) Pp (Górski, Wesołowski, 2009, s. 81), to w takim przypadku oprócz konsumenta także organizator przewozu będzie miał możliwość dochodzenia roszczeń od przewoźnika, z wyjątkiem sytuacji obejmującej swym zakresem przedmiotowym bagaż podręczny, w świetle którego zgodnie z art. 75 ust. 3 lit b) Pp podmiotem uprawnionym do dochodzenia odszkodowania od przewoźnika nie będzie organizator, lecz indywidualnie każdy z podróżnych.

Osobnego omówienia wymaga natomiast sytuacja wskazana w art. 23 Pp, która dotyczy bagażu podręcznego jako przesyłki bagażowej. W tym przypadku każdy z konsumentów zawiera oddzielną umowę o przewóz bagażu, otrzymując indywidualnie kwit bagażowy. W przypadku jej uszkodzenia lub zaginięcia przewoźnik ponosi odpowiedzialność za przewożone przez pasażera rzeczy, zgodnie z treścią art. 63 Pp (Ambrożuk, Dąbrowski, Wesołowski, 2014, s. 106).

W przypadku bagażu podręcznego przewoźnik odpowiada za szkody, które wynikły wyłącznie z jego winy. Natomiast drugim rodzajem odpowiedzialności jest ta dotycząca przewożonego bagażu. Dowodem na zawarcie umowy jest kwit bagażowy, a odpowiedzialność w tym zakresie została oparta na zasadzie art. 65 Pp (Ambrożuk, Dąbrowski, Wesołowski, 2014, s. 142). Stąd też wynika, że przewoźnik ponosi odpowiedzialność za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstałe od momentu jej przyjęcia do przewozu aż do jej wydania oraz za opóźnienie w przewozie przesyłki. Może się jednak uwolnić od odpowiedzialności za zaistniałe szkody, jeśli wykaze, że utrata, ubytek lub uszkodzenie w przewozie przesyłki nastąpiły z wyłącznej winy nadawcy lub odbiorcy niewołanej winą przewoźnika, z właściwości towaru albo wskutek siły wyższej. Nadto przewoźnik może być także zwolniony z odpowiedzialności w tym zakresie, jeśli wskaże jedną z przyczyn ujętych w treści art. 65 ust. 3 Pp – wówczas domniemywa się, że szkoda wynikła z tychże przyczyn.

## UPADŁOŚĆ PRZEWOŹNIKA TURYSTYCZNEGO I JEGO ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA NIWYKONANIE UMOWY

Sytuacja związana z upadłością przewoźnika dotyczy tylko takich, którzy działają jako jednostki organizacyjne mające zdolność upadłościową. Są to przede wszystkim przewoźnicy funkcjonujący nie tylko w formie spółek kapitałowych prowadzących działalność gospodarczą, lecz także pozostałe osoby fizyczne zajmujące się działalnością przewozową. W tym zakresie zdolność upadłościowa przysługuje tylko takim przewoźnikom, którzy mają zdolność prawną, lecz utracili zdolność regulowania swoich wymagalnych zobowiązań pieniężnych, co wynika wprost z art. 11 ust. 1 Pu, oczywiście z wyłączeniem znajdującym swój zakres w treści art. 11 ust. 7 Pu. Wskazane wyłączenie dotyczy wspólnika spółki osobowej, który całym swoim majątkiem może odpowiadać bez ograniczenia. Jeśli jeszcze do tego jest to osoba fizyczna, utrata bytu prawnego takiego podmiotu, a co za tym idzie – wykreślenie jej z rejestru w wyniku upadłości, nie pozbawia wierzyciela (konsumenta czy też organizatora przewozu) możliwości dochodzenia przysługującej mu wierzytelności bezpośrednio od osoby fizycznej, gdyż ta, co do zasady, ma możliwość zarobkowania, a tym samym zdolność regulowania swoich zobowiązań bezpośrednio (Gurgul, 2016, s. 44). Stąd też jasno wynika, że w większości przypadków przewoźnicy będą podlegali przepisom Pu, a zatem będą mieli zdolność upadłościową. Sytuacja związana z niewypłacalnością jest o tyle skomplikowana, że ustawodawca przewidział w tym zakresie wiele wyjątków, a jednym z nich jest ten wyrażony w art. 11 ust. 2 Pu, który odnosi się do dłużników będących osobami prawnymi bądź też jednostkami organizacyjnymi nieposiadającymi osobowości prawnej, którym odrębna ustawa przyznaje zdolność prawną. Tego rodzaju podmiot, niezależnie od regulacji przewidzianej w art. 11 ust. 1 Pu, jest niewypłacalny, gdy jego zobowiązania pieniężne przekraczają wartość jego majątku, a stan ten utrzymuje się ponad dwadzieścia cztery miesiące.

W tym zakresie nadmierne zadłużenie obliczane jest według zasad wskazanych w treści art. 11 ust. 3 Pu, w którym przyjmuje się także domniemanie z ust. 5, z którego jasno wynika, iż zobowiązania pieniężne dłużnika przekraczają wartość jego majątku, jeżeli zgodnie z bilansem wartość jego zobowiązania z wyłączeniem rezerw na jego zobowiązania oraz zobowiązań wobec jednostek powiązanych przekraczają wartość jego aktywów, a stan ten utrzymuje się przez okres przekraczający dwadzieścia cztery miesiące. Na tej podstawie w sposób niebudzący wątpliwości łatwo wskazać przesłanki, na podstawie których ustala się podjęcie nadmiernego zadłużenia, co daje możliwość ustalenia wysokości zobowiązań podlegających zaspokojeniu i realnej możliwości ich proporcjonalnego zaspokojenia w postępowaniu upadłościowym z układem bądź w drodze upadłości likwidacyjnej (Zedler, 2016, s. 35–37). Podobne stanowisko prezentowane jest w orzecznictwie Sądu Najwyższego (dalej: SN), który w wyroku z 19 stycznia 2011 roku orzekł, że „krótkotrwałe wstrzymanie płacenia długów wskutek przejściowych trudności nie jest podstawą ogłoszenia upadłości, gdyż dopiero takie uprawnienie powstaje wskutek wypełnienia przesłanek wynikających z treści art. 11 ust. 1 Pu” (Wyrok, 2011). Podobne stanowisko zostało zaprezentowane w postanowieniach SN (2011a; 2011b; Zimmerman, 2016, s. 29). Taka regulacja i przyjęte na jej podstawie stanowisko są szczególnie ważne w odniesieniu do odpowiedzialności przewoźników, którzy znajdują się w upadłości lub spełniają przesłanki, aby wszcząć postępowanie upadłościowe. Przy czym przedsiębiorca może złożyć stosowny wniosek o upadłość dopiero w sytuacji, kiedy sąd upadłościowy, opierając się na przepisach art. 51 Pu, wyda postanowienie o ogłoszeniu upadłości. Z tą chwilą staje się ono prawomocne i tym samym stanowi podstawę do dokonania stosownego



wpisu w Krajowym Rejestrze Sądowym. W tym momencie podmiot poddany procedurze upadłościowej zmienia swój dotychczasowy status poprzez dopisanie w rejestrze określenia, że znajduje się „w upadłości”. Nadto na podstawie przepisu art. 51 ust 1 pkt 4 i 6 Pu wierzyciele od tego momentu mają obowiązek zgłaszania swoich wierzytelności w terminie trzydziestu dni. Ponadto stosownie do treści postanowienia ustanawiany jest sędzia – komisarz, jego zastępca oraz syndyk masy upadłości. Od tej chwili za niewykonanie przewozu grupowego osób i bagażu w ramach wykonywanej dotychczas działalności gospodarczej będzie odpowiadał właśnie syndyk, którego rola w sposób niebudzący wątpliwości została opisana w treści art. 144 Pu. Przy takiej regulacji, zgodnie z art. 145 Pu, nie ma praktycznie możliwości dochodzenia roszczeń od upadłego przewoźnika, którego prawa i obowiązki z chwilą wszczęcia postępowania upadłościowego przejęte zostały przez syndyka. Na tym tle wypowiedział się SN (Wyrok, 2014), wskazując, że zgodnie z treścią art. 51 ust. 2 Pu w przypadku upadłości likwidacyjnej upadły traci prawo zarządu oraz możliwość korzystania i rozporządzania mieniem wchodzącym w skład masy upadłości. W konsekwencji następuje niemożność występowania z roszczeniami bezpośrednio przeciwko upadłemu, który – pozbawiony prawa zarządu – sam też nie może wystąpić w powództwem w imieniu masy upadłościowej.

Wracając na grunt rozważań w przedmiocie odpowiedzialności przewoźnika, taki stan rzeczy oznacza, że w każdym z wymienionych przypadków organizator wyjazdu grupowego, jak i sam podróżny w zakresie przysługujących im roszczeń będą jedynie uprawnieni do zgłaszania swoich wierzytelności do sędziego – komisarza (zgodnie z art. 236 Pu). W przypadkach wskazanych w art. 262 Pu zgłaszanie wierzytelności, które tego nie wymagały, możliwe jest jednak także i po tym terminie. Dotyczy to w szczególności wierzytelności, które zgłoszono lub zostały ujawnione po przewidzianym na to trzydziestodniowym terminie. Wówczas lista wierzytelności zostaje sprostowana, a wierzytelności zaistniałe po jej ustaleniu są uwzględniane przy sporządzaniu planu podziału lub przy głosowaniu na zgromadzeniu wierzycieli.

Oczywiście w przypadku upadłości przewoźnika nie będzie on mógł samodzielnie dokonywać jakichkolwiek ustaleń w zakresie istniejących wobec wierzycieli roszczeń i nie będzie mógł zaspościć pojawiających się w tym zakresie roszczeń z tytułu niewykonania umowy przewozowej.

Do wyjaśnienia pozostaje jednak wątpliwość, czy w takim przypadku należałoby podjąć stosowne kroki wynikające z przepisów o konieczności prowadzenia postępowania reklamacyjnego przewidzianego w przepisach Pp. Z punktu widzenia wykładni systemowej działań takich nie należy stosować, albowiem w myśl art. 51 Pu są one niedopuszczalne ze względów proceduralnych.

Zatem należy się poddać rygorom ustawy Prawo upadłościowe. Wówczas to już nie przewoźnik będzie decydował o realizacji zgłoszonego do listy wierzytelności roszczenia, ale organy mające w tym zakresie uprawnienia, do których przede wszystkim będzie należał syndyk. Zasada ta została zresztą w sposób klarowny przedstawiona w wyroku SN Izby Cywilnej (2016). Upadły jako strona w znaczeniu materialnym, będąc podmiotem stosunku prawnego, na którego tle wyniknął spór, pozbawiony jest legitymacji formalnej do występowania w tych postępowaniach, a postawienie syndyka w miejsce upadłego ma charakter bezwzględny. W świetle bowiem art. 62 Pu z wyjątkami przewidzianymi w treści art. 63–67a Pu, w skład masy upadłości wchodzi majątek należący do upadłego w dniu ogłoszenia upadłości oraz nabyty przez upadłego w toku postępowania upadłościowego (Zedler, 2016, s. 75).

Zauważyć przy tym wypada, że swego rodzaju szansą na spełnienie roszczenia konsumenta lub organizatora turystycznego może być majątek osobisty przewoźnika, który nie wejdzie w skład

masy upadłościowej. Przedmioty zaspokojenia roszczenia organizatora wyjazdu grupowego oraz pasażera w zakresie przysługujących im praw względem przewoźnika mogą więc być zaspokajane przede wszystkim na podstawie zarzutu o zaniechanie działania, jak również z roszczeń majątkowych ściśle związanych z osobą dłużnika, do których zaliczyć można przykładowo: prawo do firmy przedsiębiorcy, jego autorskie prawa osobiste, a także te spośród uprawnień, w których poszukuje on ochrony swoich praw niemajątkowych bądź związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej. Tak prezentowana teza znalazła odbicie w treści wyroku SN Izby Cywilnej (2016) jego tezie III.

Niezależnie jednak od tak przewidzianej możliwości realizacji roszczenia, zasadniczo trzeba wskazać, że przy znacznych wartościach przedmiotu sporu przewoźnik powinien się poddać procedurze upadłościowej, albowiem dzięki temu może uniknąć zaspokojenia całości wierzytelności przysługującej stronie umowy przewozowej.

## WNIOSKI

Wykonywanie usług turystycznych w dzisiejszych realiach prawnych okazuje się procesem długotrwałym i skomplikowanym pod względem prawnym. Dzieje się tak z wielu względów. Jednym z najważniejszych jest wielość krajowych regulacji prawnych obejmujących rozważaną materię przy jednoczesnej konieczności wykorzystywania regulacji prawa europejskiego, zwłaszcza w przypadku umów przewozowych i transgranicznym świadczeniu usług przewozowych. Na tym tle odpowiedzialność przewoźników znajdujących się w upadłości jest jednym z ważniejszych problemów w dochodzeniu wierzytelności wobec przewoźników działających na podstawie różnych systemów prawnych. Ze względu na złożoność odpowiedzialności przewoźnika znajdującego się w upadłości za niewykonanie umowy przewozu pasażerskiego jej analizę ograniczono jedynie do wybranych zagadnień. Dzięki temu być może udało się wyjaśnić wiele wątpliwości, które w praktyce sprawiają sporo problemów, zwłaszcza mającym w tym zakresie mniejszą wiedzę konsumentom, a więc najsłabszym ogniwom w tym łańcuchu zobowiązaniowym w przypadku niewykonania umowy przewozowej.

## LITERATURA

- Ambrożuk, D., Dąbrowski, D., Wesołowski, K. (2014). *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa: Wydawnictwo LEX a Wolters Kluwer business.
- Gospodarek, J. (2007). *Prawo w turystyce i rekreacji*. Warszawa: Difin.
- Górski, W., Mendyk, E. (2005). *Prawo transportu lądowego*. Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.
- Górski, W., Wesołowski, K. (2009). *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji. Kodeks cywilny, Prawo przewozowe, CMR*. Gdańsk: Wydawnictwo Ośrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr.
- Gurgul, S. (2016). *Prawo upadłościowe, prawo restrukturyzacyjne, komentarz*. Warszawa: C.H. Beck.
- Lewandowski, R., Wołowski P. (2014). *Prawo upadłościowe i naprawcze*. Warszawa: C.H. Beck.
- Nestorowicz, M. (2016). *Prawo turystyczne*. Warszawa: Wydawnictwo Wolters Kluwer.
- Zedler, F. (2016). *Zarys prawa upadłościowego*. Warszawa: Wydawnictwo Wolters Kluwer.
- Zimmerman, P. (2016). *Prawo upadłościowe, prawo restrukturyzacyjne, komentarz*. Warszawa: C.H. Beck.

## AKTY PRAWNE

- Dyrektywa (2015). Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2015/2302 z 25.11.2015 r. w sprawie imprez turystycznych i powiązanych usług turystycznych. Dz.Urz. UE 2015, L 325.
- Postanowienie (2011a). Postanowienie Sądu Najwyższego z 13.04.2011 r., V CSK 320/10, Legalis.
- Postanowienie (2011b). Postanowienie Sądu Najwyższego z 13.05.2011 r., V CSK 352/10, Legalis.
- Rozporządzenie (2007). Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1371/2007 z 23.10.2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. Dz.Urz. UE 2008, L 315.
- Rozporządzenie (2008). Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z 17.06.2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I). Dz.Urz. UE 2008, L 177.
- Rozporządzenie (2011). Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z 16.02.2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające Rozporządzenie (WE) nr 2006/2004. Dz.Urz. UE 2011, L 55.
- Rozporządzenie (2013). Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 26.04.2013 r. w sprawie zasad organizowania przewozów lotniczych w ramach imprez turystycznych oraz przewozów czarterowych. Dz.U. z 2013 r., poz. 531.
- Ustawa (1964). Ustawa z 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny. Dz.U. z 2017 r., poz. 459.
- Ustawa (1984). Ustawa z 15.11.1984 r. Prawo przewozowe. Dz.U. z 2017 r., poz. 1983.
- Ustawa (2002). Ustawa z 3.07.2002 r. Prawo lotnicze. Dz.U. z 2017 r., poz. 959.
- Ustawa (2003). Ustawa z 28.02.2003 r. Prawo upadłościowe. Dz.U. z 2016 r., poz. 2171.
- Ustawa (2007). Ustawa z 16.02.2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów. Dz.U. z 2017 r., poz. 229.
- Ustawa (2011). Ustawa z 4.02.2011 r. Prawo prywatne międzynarodowe. Dz.U. z 2015 r., poz. 1792.
- Ustawa (2017). Ustawa z 24.11.2017 r. o imprezach turystycznych i powiązanych usługach turystycznych. Dz.U. z 2017 r., poz. 2361.
- Wyrok (2011). Wyrok Sądu Najwyższego z 19.01.2011 r., V CSK 211/10, Legalis.
- Wyrok (2014). Wyrok Sądu Najwyższego z 27.06.2014 r., V CSK 459/13, Legalis.
- Wyrok (2016). Wyrok Sądu Najwyższego Izby Cywilnej z 14.10.2016 r., I CSK 174/15, Legalis.

---

## CARRIER'S RESPONSIBILITY IN BANKRUPTCY OF THE CARRIER FOR NOT PASSING A PASSENGER CARGO AGREEMENT

### ABSTRACT

The performance of tourist services in today's legal realities proves to be a long-term and at the same time complicated in legal terms. This is for many reasons. One of the most important is the multiplicity of legal regulations covering the matter under consideration, while at the same time necessitating the use of European law, especially in the case of transport contracts, while providing cross-border transport services. Against this background, the liability of carriers in bankruptcy is one of the most important problems in the recovery of claims against carriers operating under different legal systems. From the point of view of the complexity of the liability of the carrier in bankruptcy for non-performance of the passenger transport contract, its analysis was limited only to selected issues. At the same time, such an activity has undoubtedly contributed to the clarification of many doubts, which in practice cause many problems, especially when the consumer with the least knowledge in this regard is the weakest link in this chain of obligations in the event of non-performance of the transport contract.

### KEYWORDS

civil law, contract of carriage, carrier, bankruptcy, compensation

*Translated by Marek Białkowski*