

# PRAWA PASAŻERÓW W TRANSPORCIE LOTNICZYM

Agnieszka Kunert-Diallo

---

---

---

# PRAWA PASAŻERÓW W TRANSPORCIE LOTNICZYM

Agnieszka Kunert-Diallo

---

---

Zamów książkę w księgarni internetowej

**proinfo.pl**  
księgarnia internetowa

SERIA **MONOGRAFIE**

Wydanie publikacji zostało dofinansowane przez Wydział Prawa i Administracji  
Uczelni Łazarskiego w Warszawie

Stan prawny na 1 maja 2024 r.

Recenzent  
Dr hab. Tadeusz Gadkowski

Wydawca  
Magdalena Stojek-Siwińska

Redaktor prowadzący  
Adam Choiński

Opracowanie redakcyjne  
Katarzyna Świerk-Bożek

Projekt okładek serii  
Wojtek Janikowski, Przemek Dębowski

**prawolubni**<sup>♥</sup>

Ta książka jest wspólnym dziełem twórcy i wydawcy. Prosimy, byś przestrzegał przysługujących im praw. Książkę możesz udostępnić osobom bliskim lub osobiście znanym, ale nie publikuj jej w internecie. Jeśli cytujesz fragmenty, nie zmieniaj ich treści i koniecznie zaznacz, czyje to dzieło. A jeśli musisz skopiować część, rób to jedynie na użytek osobisty.

Szanujemy prawo i własność  
Więcej na [www.legalnakultura.pl](http://www.legalnakultura.pl)  
Polska Izba Książki

© Copyright by Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., 2024

ISBN 978-83-8358-725-7  
ISSN 1897-4392

Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o.  
Dział Praw Autorskich  
01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 33  
tel. +48 728 313 462  
e-mail: [PL-ksiazki@wolterskluwer.com](mailto:PL-ksiazki@wolterskluwer.com)

księgarnia internetowa [www.profinfo.pl](http://www.profinfo.pl)

# SPIS TREŚCI

Wykaz skrótów .....	9
Wprowadzenie .....	13
<b>Rozdział I</b>	
<b>Zakres ochrony prawnej pasażerów w świetle konwencji lotniczych regulujących odpowiedzialność przewoźnika lotniczego.....</b>	
	19
1. Zakres zastosowania konwencji międzynarodowych.....	19
2. Zakres szkód objętych konwencjami międzynarodowymi...	21
2.1. Odpowiedzialność za szkody na osobie pasażera.....	21
2.2. Odpowiedzialność za opóźnienie w przewozie pasażerów .....	36
2.3. Odpowiedzialność za szkody w przewozie towarów i bagażu .....	39
3. Rozszerzanie zasad ochrony prawnej konwencyjnej na podstawie przepisów unijnych .....	48
3.1. Stosowanie przepisów konwencyjnych na podstawie rozporządzenia 2027/97.....	48
3.2. Prawa dodatkowe niesprzeczne z konwencjami a wynikające z przepisów krajowych.....	52
3.3. Dochodzenie roszczeń na podstawie konwencji międzynarodowych.....	56

## Rozdział II

<b>Europeizacja standardów międzynarodowych w zakresie nieregularności .....</b>	<b>61</b>
1. Odmowa przyjęcia na pokład z powodu zawyżonej liczby rezerwacji jako roszczenie nieobjęte konwencjami międzynarodowymi.....	61
2. Zastrzeżenia środowiska lotniczego dotyczące wprowadzenia do stosowania rozporządzenia 261/2004 ...	63
3. Okoliczności egzoneracyjne ograniczające odpowiedzialność w sytuacji zakłóceń w przewozie lotniczym .....	69
3.1. Pojęcia „okoliczności nadzwyczajne” i „racjonalne środki” jako przesłanki uzasadniające zwolnienie z obowiązku wypłaty odszkodowania.....	69
3.2. Okoliczności zewnętrzne i wewnętrzne wobec działalności przewoźnika lotniczego.....	76
4. Prawa pasażerów według rozporządzenia 261/2004 i orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.....	87
4.1. Uwagi ogólne.....	87
4.2. Przewoźnik lotniczy i przewoźnik operujący .....	88
4.3. Potwierdzona rezerwacja .....	90
4.4. Odmowa przyjęcia na pokład.....	91
4.5. Odwołanie lotu i jego opóźnienie .....	94
5. Zakres zastosowania rozporządzenia 261/2004.....	98
5.1. Miejsce rozpoczęcia i zakończenia lotu – terytorialny zakres stosowania rozporządzenia 261/2004 .....	98
5.2. Pozostałe przesłanki dotyczące stosowania rozporządzenia 261/2004 .....	105
6. Wspólne zasady odpowiedzialności niezależnie od przyczyny zakłócenia.....	108
6.1. Prawo do informacji.....	108
6.2. Zryczałtowane odszkodowanie .....	109
6.3. Prawo do zwrotu należności i zmiana trasy podróży... ..	116
6.4. Prawo do opieki .....	118
6.5. Dalsze odszkodowanie w rozumieniu konwencji międzynarodowych.....	119

7. Rozwiązania prawne przyjęte w innych państwach w zakresie nieregularności .....	121
8. Praktyka <i>no-show</i> .....	127

### **Rozdział III**

#### **Ochrona osób z niepełnosprawnościami w transporcie**

<b>lotniczym</b> .....	133
1. Koncepcja niepełnosprawności na potrzeby zapewnienia dostępu do usług lotniczych.....	133
2. Ochrona osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej sprawności ruchowej na podstawie rozporządzenia 1107/2006 .....	136

### **Rozdział IV**

#### **Kontrola przestrzegania przepisów o ochronie prawnej**

<b>konsumentów w przewozach lotniczych</b> .....	141
1. Rozpatrywanie reklamacji .....	141
2. Kontrola sądowa .....	143
2.1. Właściwość sądów .....	143
2.2. Przedawnienie roszczeń z rozporządzenia 261/2004...	147
2.3. Egzekwowanie przepisów przez organy administracyjne .....	152

### **Rozdział V**

<b>Rosnące znaczenie obowiązków informacyjnych</b> .....	155
1. Obowiązki informacyjne w zakresie odpowiedzialności...	155
2. Obowiązki informacyjne przy zawieraniu umowy przewozu lotniczego.....	160
3. Obowiązki informacyjne związane z bezpieczeństwem operacji.....	167
4. Obowiązki informacyjne związane z nieregularnościami w przewozie lotniczym .....	169

### **Rozdział VI**

<b>Ochrona podróżnych w usługach turystycznych</b> .....	173
1. Cel dyrektywy 2015/2302 .....	173

---

2. Przedmiot i zakres ochrony pasażerów na podstawie dyrektywy 2015/2302 .....	174
3. Umowa o udział w imprezie turystycznej i związane z nią uprawnienia po stronie podróżnego.....	179
4. Odpowiedzialność organizatora imprezy turystycznej i przedsiębiorcy ułatwiającego nabywanie usług.....	183
5. Różne standardy ochrony podróżnych na wypadek niewypłacalności linii lotniczej.....	187
 <b>Rozdział VII</b>	
<b>Planowane zmiany w przepisach regulujących ochronę prawną pasażerów w przewozach lotniczych .....</b>	
1. Efektywniejsza polityka egzekwowania praw pasażerów równoważona ekonomicznym interesem przewoźników lotniczych.....	193
1.1. Zmiany rozporządzenia 261/2004 i rozporządzenia 1107/2006.....	193
1.2. Zmiany rozporządzenia 2027/97.....	198
1.3. Czynniki wpływające na zmianę w podejściu do regulacji przepisów o ochronie prawnej pasażerów.....	199
2. Ochrona pasażerów w podróży multimodalnej.....	205
 <b>Zakończenie .....</b>	<b>211</b>
 <b>Bibliografia.....</b>	<b>217</b>
 <b>Orzecznictwo .....</b>	<b>219</b>

## WPROWADZENIE

Na przełomie kilku ostatnich dekad obserwujemy istotne zmiany w kierunku zwiększania ochrony prawnej pasażerów lotniczych. Obowiązujące w lotniczym przewozie międzynarodowym konwencje regulujące odpowiedzialność przewoźnika lotniczego stanowiły przez prawie 70 lat praktycznie jedyną podstawę wszelkich roszczeń kierowanych przeciwko przewoźnikom lotniczym w związku ze szkodami powstałymi w przewozie międzynarodowym. Poprzednie stulecie obfitowało w wiele inicjatyw międzynarodowych, które złożyły się na tzw. system warszawski i konwencję montrealską z 1999 r. i określiły międzynarodowe zasady odpowiedzialności przewoźnika lotniczego.

Zanim konwencje weszły w życie, przewoźnicy stosowali swoje własne przepisy. Konwencja warszawska z 1929 r. stanowi pierwszy traktat prawa międzynarodowego, który wprowadził jednolite zasady odpowiedzialności przewoźnika lotniczego. Przy przyjmowaniu tej konwencji chodziło przede wszystkim o uzgodnienie wspólnego międzynarodowego standardu w zakresie dokumentów przewozowych i zasad odpowiedzialności. Rozwijający się po II wojnie światowej przemysł lotniczy i związana z nim ekspansja linii lotniczych powodowały jednak, że przyjęte na podstawie konwencji warszawskiej zasady odpowiedzialności nie satysfakcjonowały wszystkich państw, zwłaszcza Stanów Zjednoczonych, które w konsekwencji doprowadziły do zmiany pierwotnego brzmienia postanowień konwencji. W ramach przyjętego kompromisu społeczność międzynarodowa zgodziła się na podwojenie limitów odpowiedzialności za szkody na osobie. Protokół haski z 1955 r. zapoczątkował jednak proces dezintegracji prawa międzynarodowego, który zaczął pogłębiać się w ramach tzw. systemu warszawskiego.



Nie wszystkie państwa będące stronami konwencji warszawskiej w pierwotnym brzmieniu decydowały się na akceptację kolejnych zmian, stąd wytworzył się system warszawski, obejmujący konwencję warszawską wraz z jej zmianami oraz inne instrumenty prawa międzynarodowego odnoszące się do odpowiedzialności w przewozie lotniczym. Z tego też względu stronami tych umów nie zawsze są te same państwa, a zastosowanie odpowiedniej konwencji uzależnione jest od umownej trasy przewozu. W konsekwencji powoduje to kolizje praw w zakresie międzynarodowego transportu lotniczego, które nie stanowią jednak przedmiotu niniejszego opracowania<sup>1</sup>.

Z uwagi na fakt, że zmiana przepisów międzynarodowych jest procesem mozolnym, wymagającym powszechnej akceptacji, równoległe podejmowane były inicjatywy rządowe i przewoźników lotniczych, które w szybszym tempie wprowadzały rozwiązania uwzględniające oczekiwania pasażerów, idące dalej niż zasady określone w konwencjach międzynarodowych. Jedną z takich inicjatyw było porozumienie montrealskie z 1966 r.<sup>2</sup> Chociaż nie posiadało ono formalnego statusu w prawie międzynarodowym, to uznawane było za instrument, który zmienił obowiązujące zasady oparte na konwencji warszawskiej. Dzięki przyjętym na jego podstawie rozwiązaniom Stany Zjednoczone cofnęły notę wypowiedzianą konwencję warszawską. Porozumienie montrealskie wprowadziło wyższe limity odpowiedzialności i zaostrzyło odpowiedzialność przewoźników lotniczych w odniesieniu do przewozów wykonywanych do lub ze Stanów Zjednoczonych lub z międzylądowaniem na terytorium tego kraju. W ślad za tą inicjatywą przyjmowane były kolejne, które w rezultacie zostały podsumowane w nowej konwencji montrealskiej z 1999 r., która ma zastąpić w przyszłości konwencję warszawską. Dotychczas tak się jednak nie stało, gdyż nie wszystkie państwa będące stronami konwencji warszawskiej przystąpiły do konwencji montrealskiej. W konsekwencji równoległe obowiązują dwie umowy międzynarodowe. Chociaż w preambule konwencji montrealskiej pojawia się postulat ochrony interesów konsumentów w między-

---

<sup>1</sup> Zob. A. Kunert-Diallo, *Kolizje praw w międzynarodowym transporcie lotniczym*, Warszawa 2011.

<sup>2</sup> CAB 18900, approved by Order E-23680 adopted May 13, 1966 (Docket 17325).

## Rozdział I

# ZAKRES OCHRONY PRAWNEJ PASAŻERÓW W ŚWIETLE KONWENCJI LOTNICZYCH REGULUJĄCYCH ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO

## 1. Zakres zastosowania konwencji międzynarodowych

Zasady odpowiedzialności określone na podstawie konwencji warszawskiej i konwencji montrealskiej wynikały przede wszystkim ze specyfiki międzynarodowego transportu lotniczego. Ze względu na często różne miejsca rozpoczęcia i zakończenia podróży w grę wchodzić mogą różne jurysdykcje. Jak wskazano jednak we wstępach obu konwencji, celem nadrzędnym tych traktatów miało być ujednoczenie zasad odpowiedzialności przewoźnika lotniczego, tj. zdefiniowanie zasad odpowiedzialności w oparciu o umowną (nie faktyczną) trasę przewozu lotniczego. Dodatkowo art. 32 konwencji warszawskiej i art. 26 konwencji montrealskiej przewidują, że ustanowione zasady odpowiedzialności przewoźnika lotniczego mają mieć charakter obligatoryjny i wyłączny. W przypadku obu aktów przyjęto tożsame kryterium decydujące o zastosowaniu konwencji, tj. definicję międzynarodowego przewozu lotniczego. Artykuł 1 konwencji warszawskiej oraz art. 1 konwencji montrealskiej wskazują, że mają one zastosowanie do międzynarodowego przewozu lotniczego. Przez „międzynarodowy przewóz lotniczy”

rozumie się przewóz statkiem powietrznym za wynagrodzeniem bądź przewóz bezpłatny wykonywany statkiem powietrznym przez przedsiębiorstwa transportu lotniczego, jeżeli zgodnie z umową przewozu miejsce rozpoczęcia i przeznaczenia, niezależnie od tego, czy nastąpi przerwa w podróży lub zmiana statku powietrznego, są położone na terytorium dwóch stron konwencji bądź na terytorium jednej strony, jeżeli zgodnie z umową przewidziano lądowanie na terytorium innego państwa, nawet niebędącego stroną konwencji.

W przypadku przewozu wykonywanego przez dwóch przewoźników lotniczych lub ich większą liczbę, konwencje uznają go za jeden przewóz, jeżeli uważany był przez strony za jedną czynność, niezależnie od tego, czy został objęty jedną umową czy kilkoma umowami, obejmującymi również odcinki leżące w granicach tej samej strony konwencji. Z punktu widzenia zastosowania obu konwencji jedynym kryterium jest zatem umowna trasa przewozu. Przyjęta definicja przewozu międzynarodowego eliminuje więc zastosowanie obu konwencji do transportu wykonywanego w obrębie jednego państwa (bez miejsca lądowania na terytorium innego państwa). W takim przypadku przewóz powinien podlegać prawu wewnętrznemu państwa, w obrębie którego wykonywany jest przewóz lotniczy. Istotne jest bowiem, żeby przewóz międzynarodowy odbywał się przynajmniej z międzylądowaniem w państwie innym niż państwo, w którym zgodnie z umową stron przewóz został rozpoczęty.

W celu przypisania zasad odpowiedzialności określonych konwencjami istotne jest, żeby przewóz odbywał się za wynagrodzeniem lub był wykonywany przez przedsiębiorstwo transportu lotniczego. Konwencje nie definiują pojęcia przewoźnika lotniczego. Odnosząc się jednak do postanowień konwencji, odpowiedzialność może być przypisana każdemu operatorowi lotniczemu (posiadającemu certyfikat operatora lotniczego), który świadczy odpłatne usługi transportowe oraz operatorowi posiadającemu koncesję na wykonywanie przewozów lotniczych za wynagrodzeniem. Należy przy tym wskazać, że nie każdy operator lotniczy będzie uznany za przewoźnika lotniczego i tylko w zakresie odpłatnego przewozu będzie podlegał prawidłom konwencji. Przy czym pojęcie odpłatności przewozu powinno być interpretowane zawężająco i odnosić się do komercyjnego charakteru operacji lotniczej (ekono-

micznego interesu operatora lotniczego), a nie interesu pasażera jako takiego, zainteresowanego bezpłatnym odbyciem podróży. Problemy mogą powstać w sytuacji, gdy przewóz wykonywany jest bezpośrednio przez jednostki państwowe wykonujące zazwyczaj przewozy lotnicze niemające charakteru służby publicznej. Obie konwencje znajdują bowiem zastosowanie do przewozów wykonywanych przez państwo lub inne osoby prawne prawa publicznego, jeśli mamy do czynienia z przewozem międzynarodowym. Dla uznania, że dana konwencja znajdzie zastosowanie, powinno wystarczyć stwierdzenie, iż przewóz wykonywany jest za wynagrodzeniem, a nie „z grzeczności”. Jak wskazuje jednak M. Żylicz, wymagałoby to odpowiedniej interpretacji zasad pokrywania kosztów jednostki przewożącej<sup>1</sup>.

## 2. Zakres szkód objętych konwencjami międzynarodowymi

### 2.1. Odpowiedzialność za szkody na osobie pasażera

Zasady odpowiedzialności ustanowione na podstawie przepisów prawa międzynarodowego, a odnoszące się do odpowiedzialności za śmierć lub uszkodzenie ciała z tytułu wypadku lotniczego w międzynarodowym przewozie lotniczym, uznawane są za jedne z bardziej stabilnych i niewzruszalnych postanowień, przynajmniej w kształcie przyjętym w konwencji montrealskiej. Konwencja ta stanowi kompromis w zakresie prezentowanych wcześniej różnych rozwiązań co do zaspokajania szkód wyrządzonych pasażerom w związku z wypadkiem lotniczym. Analiza orzecznictwa ugruntowanego na podstawie art. 17 konwencji warszawskiej oraz art. 17 konwencji montrealskiej, a także różnice w zakresie przyjętych rozwiązań co do samej odpowiedzialności przewoźnika lotniczego potwierdzają tezę odnośnie do zwiększania ochrony prawnej pasażerów.

---

<sup>1</sup> M. Żylicz, *Katastrofa lotnicza pod Smoleńskiem w świetle prawa międzynarodowego*, „Palestra” 2010/5–6, s. 14.

Zasady odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkody spowodowane wypadkiem lotniczym budziły wiele kontrowersji w poprzednim stuleciu. Niezadowolenie Stanów Zjednoczonych z rozwiązań przyjętych w konwencji warszawskiej, zmienionej następnie protokołem haskim, skutkowało złożeniem noty wypowiadającej konwencję, która finalnie została cofnięta dopiero po przyjęciu przez linie lotnicze, operujące do lub ze Stanów Zjednoczonych i z miejscem lądowania tam, porozumienia montrealskiego. W brzmieniu pierwotnym konwencja warszawska przewidywała, że przewoźący odpowiedzialny jest za szkody wynikłe w razie śmierci, zranienia lub wszelkiego innego uszkodzenia, którego doznał pasażer, jeśli wypadek, który spowodował szkodę, zdarzył się na pokładzie statku powietrznego lub podczas wszelkich czynności związanych z wsiadaniem lub wysiadaniem. Podobnie jak w przypadku odpowiedzialności za szkody w bagażu, odpowiedzialność została oparta na domniemaniu winy, a przewoźnik mógł uwolnić się od odpowiedzialności, jeśli wykazał, że przedsięwziął wszystkie środki w celu uniknięcia szkody lub nie mógł ich przedsięwziąć. Odpowiedzialność mogła zostać również uchylona lub złagodzona w razie udowodnienia, że wina poszkodowanego spowodowała szkodę lub się do niej przyczyniła. Pierwotne brzmienie konwencji przewidywało również najniższe limity odpowiedzialności za szkody osobowe i ograniczało odpowiedzialność przewoźnika do 125 000 franków Poincaré (FP).

W protokole haskim kwotowe ograniczenie odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera zwiększono podwójnie do 250 000 (FP).

W 1961 r. przyjęto Konwencję, uzupełniającą Konwencję Warszawską o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez osobę inną niż przewoźnik umowny, sporządzoną w Guadalajarze 18.09.1961 r., która weszła w życie 1.05.1964 r.<sup>2</sup> Przyjęła ona formę instrumentu uzupełniającego konwencję warszawską, w którym wyjaśniono pojęcie przewoźnika lotniczego i zasady odpowiedzialności przewoźników zaangażowanych w przewóz międzynarodowy. Przewiduje ona, że poszkodowany ma prawo wnieść skargę, według swojego wyboru, przeciwko przewoźnikowi

---

<sup>2</sup> Dz.U. z 1965 r. Nr 25, poz. 167.

umownemu lub faktycznie wykonującemu przewóz, co w rezultacie skutkuje ich odpowiedzialnością solidarną. Z punktu widzenia ochrony pasażerów zmiana ta z pewnością przyczyniła się do umocnienia pozycji prawnej pasażerów, zapewniając im możliwość dochodzenia roszczeń w odniesieniu do przewoźnika, który zawarł umowę z pasażerem i tego, z którym posiada on porozumienie na wykonanie przewozu lotniczego. Nieudaną próbą zmiany postanowień konwencji warszawskiej w kierunku zaostrzenia zasad odpowiedzialności przewoźnika lotniczego był protokół gwatemalski z 1971 r.<sup>3</sup> W ramach tego porozumienia zgodzono się na podwyższenie limitów odszkodowań za szkody na osobie pasażera do 100 000 USD. Przewidziano również uzupełniające programy quasi-ubezpieczeń, które miały stanowić swoistego rodzaju kompromis między różnymi interesami państw. Rezygnując z żądania ustalenia wyższych limitów odszkodowawczych, umożliwiono zainteresowanym państwom ustanawianie krajowych systemów odszkodowań uzupełniających. Protokół nie doczekał się, jak dotychczas, wymaganych ratyfikacji i nie wszedł w życie.

Dokumentami zamykającymi system warszawski są cztery protokoły montrealiskie. Z punktu widzenia ochrony prawnej pasażera nie mają one większego znaczenia z wyjątkiem protokołu montrealiskiego nr 4, który wprowadził zmiany odnoszące się do przewozu towaru i bagażu rejestrowanego. Pozostałe trzy protokoły wprowadziły nową jednostkę monetarną do poszczególnych dokumentów systemu warszawskiego – Specjalne Prawo Ciągnięcia (SDR).

Wszystkie te zmiany, poza protokołami montrealiskimi nr 1–3, zmierzały do poprawienia sytuacji prawnej osób, które poniosły szkodę w przewozie lotniczym. Różne oczekiwania państw co do odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera doprowadziły nie tylko do równoległego obowiązywania zmian konwencji warszawskiej, stosowanych w zależno-

---

<sup>3</sup> Protokół zmieniający Konwencję o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie 12.10.1929 r., zmienioną protokołem sporządzonym w Hadze 28.09.1955 r., podpisany w Gwatemali 8.03.1971 r., ICAO-International Conference on Air Law, Guatemala City, ICAO Doc. 9040-LC/167-1, 167-2 (1971). Zob. R.H. Mankiewicz, *Warsaw Convention: The 1971 Protocol of Guatemala City*, „The American Journal of Comparative Law” 1972/20(2).

Publikacja zawiera kompleksowe omówienie zagadnień ochrony prawnej pasażerów z perspektywy przepisów prawa lotniczego i turystycznego.

Autorka analizuje podstawowe regulacje z dziedziny prawa międzynarodowego prywatnego, jakimi są konwencje lotnicze, a następnie wskazuje na pojawiające się do nich zmiany oraz nowe regulacje korygujące dotychczasowe postrzeganie celów, dla których zostały przyjęte te konwencje.

Zmieniające się otoczenie prawne i liczba orzeczeń TSUE w związku z interpretacją rozporządzeń unijnych (w szczególności rozporządzenia (WE) nr 261/2004, co do którego wydanych zostało ponad 200 orzeczeń) uzasadniają potrzebę analizy przepisów pod kątem prawidłowego formułowania roszczeń oraz zmian regulacji w dziedzinie praw pasażerów. Z tego względu opracowanie będzie stanowić cenne źródło wiedzy odnośnie do kierunków, jakie należy przyjmować przy stosowaniu prawa zastrzeżonego dla stosunków cywilnoprawnych w przewozach lotniczych.

Książka jest przeznaczona dla prawników, pracowników organizacji konsumenckich oraz samych konsumentów zainteresowanych omawianą problematyką.

**Agnieszka Kunert-Diallo** – doktor nauk prawnych; dyrektor Biura Compliance i Regulacji w PLL LOT S.A. i Polskiej Grupie Lotniczej S.A.; adiunkt na Uczelni Łazarskiego, gdzie prowadzi zajęcia z prawa międzynarodowego i lotniczego; autorka wielu publikacji poświęconych tym dziedzinom.



9788383587257 W01P01

ISSN 1897-4392  
ISBN 978-83-8358-725-7



9 788383 587257

**ZAMÓWIENIA:**

INFOLINIA: +48 801 044 545

ZAMOWIENIA@WOLTERSKLUWER.PL

WWW.PROFINFO.PL

CENA 159 Zł (W TYM 5% VAT)