

Wstęp

Moja żona i ja lubimy wspólne, dalekie podróże przede wszystkim dlatego, że mogą dostarczać zaskakujących inspiracji. W sierpniu 2015 r. wracaliśmy z Nowego Jorku do Warszawy. Nasz lot opóźnił się o równych pięć godzin. Gdy tylko weszliśmy do hali przylotów na Lotnisku Fryderyka Chopina, przedstawicielka przedsiębiorcy zajmującego się uzyskiwaniem odszkodowań wręczyła nam ulotkę i poinformowała, że firma ta chętnie poprowadzi za nas postępowanie mające na celu uzyskanie odszkodowania za owo opóźnienie. Stwierdziła również, że za zaistniałą sytuację należy nam się po 600 euro. Informacja ta była dosyć intrygująca; prawniczy nawyk analizowania rzeczywistości przez pryzmat konstrukcji normatywnych dał o sobie znać automatycznie. Opóźnienie lotu to wszak dość oczywisty przykład nienależytego wykonania świadczenia umownego. Jako taka, sytuacja podlegać powinna reżimowi prawa cywilnego. Pierwszą myślą prawnika wychowanego w tradycji kontynentalnego prawa prywatnego winno być więc szukanie rozwiązania podobnego problemu w Kodeksie cywilnym. Znajomość zasad odpowiedzialności kontraktowej kazała od razu zadać pytanie: Dlaczego odszkodowanie powinno wynosić równo 600 euro? Ta z kolei intuicja połączona ze znajomością podstawowych prawideł współczesnej rzeczywistości prawnej niezawodnie wskazywała, że odpowiedź znaleźć można w prawie Unii Europejskiej. Okazało się więc, że intuicja, która zgodnie z logiką świata skodyfikowanego prawa prowadzić powinna do Kodeksu cywilnego i jego unormowań, w zasadzie od razu tę ustawę pominęła i skierowała się na obszar regulacji ponadnarodowych.

Podobne właśnie ukierunkowanie prawniczego, niemal odruchowego rozumowania, musi zastanawiać. Dla czego odpowiedzi na pytanie nie udziela nam sam Kodeks cywilny, typizujący przecież pośród innych kontraktów nazywanych także umowę przewozu? Kodeks ten – jak się okazuje – ustępuje tu pola bez walki przepisom szczególnym, nakazując w art. 775 traktowanie samego siebie odnośnie do umowy przewozu jako subsydiarne źródło prawa. Właściwymi przepisami szczególnymi nie będą jednakże unormowania Prawa przewozowego, gdyż nie stosuje się ono do przewozu lotniczego. W Prawie lotniczym ustawodawca także umyśl ręce od tego problemu, każąc szukać rozwiązania w umowach międzynarodowych. Wystarczy zatem rzut oka na konwencję warszawską z 1929 r. i drugi na konwencję montrealską z 1999 r., aby znaleźć w nich zasady odpowiedzialności za nienależyte wykonanie umowy przewozu lotniczego raczej podobne do ogólnych zasad odpowiedzialności kontraktowej, które stanowią integralną część kodeksów cywilnych całej kontynentalnej Europy. Odpowiedzialność jest tam bowiem uzależniona, po pierwsze, od samego faktu wystąpienia szkody; po drugie zaś, od winy przewoźnika. Prawo Unii Europejskiej zmienia wszakże te odwieczne zasady w przepisach rozporządzenia 261/2004, wprowadzających obiektywną odpowiedzialność przewoźnika lotniczego za niektóre przypadki nienależytego wykonania przezeń świadczenia umownego, a na dodatek przyznając prawo do odszkodowań o z góry przypisanych wysokościach. Nie sposób jednak znaleźć w przepisach rozporządzenia obowiązku wypłaty odszkodowania w przypadku opóźnienia lotu. Ten wynika wyłącznie z orzecznictwa Trybunału, który wskazał taki obowiązek, dokonując tak naprawdę mocno rozszerzającej wykładni przepisów rozporządzenia w orzeczeniu w połączonych sprawach C-402/07 i C-432/07.

W tej oto na pozór prostej sprawie jak w soczewce skupia się cały szereg elementów zjawiska, któremu europejska teoria prawa już niemal cztery dekady temu nadała miano dekodyfikacji. Jako podstawowy czynnik, którego skutkiem jest postępująca dekodyfikacja prawa cywilnego, już sam twórca pojęcia, Natalino Irti¹, wskazał przede wszystkim ustawodawstwo szczególne. W dalszej kolejności erozję kodeksów cywilnych powoduje zaś częściowa konstytucjonalizacja ich tradycyjnej materii, jak również przenoszenie jej na między- i ponadnarodowy poziom regulacji. Wreszcie niebagatelną rolę odgrywa również wzrost znaczenia orzecznictwa sądowego, zarówno na poziomie poszczególnych krajów, jak i na poziomie unijnym. We wskazanym powyżej kazusie podstawę prawną rozstrzygnięcia tworzą właśnie unijne przepisy oraz orzecznictwo, natomiast nawet gdyby ich nie było, zastosowanie znalazłyby przede wszystkim umowy międzynarodowe. Kodeks cywilny, deklarujący w interesującym nas zakresie subsydiarny charakter własnych unormowań, znajduje się na szarym końcu kolejki źródeł prawa nadających się do zastosowania w tej – jakby nie było – wybitnie cywilistycznej sprawie. W zasadzie więc jednym spośród często wymienianych czynników sprzyjających dekodyfikacji, którego tutaj nie uświadczymy, jest konstytucjonalizacja prawa prywatnego.

1. Przedmiot analizy

Celem niniejszej pracy jest opisanie historii zjawiska dekodyfikacji prawa cywilnego w Polsce oraz sformułowanie odpowiedzi na pytania, do jakiego stopnia jest ono dzisiaj zdekodyfikowane oraz jaką rolę w systemie źródeł

¹ N. Irti, *L'età della decodificazione*, Milano 1979.