

Patrycja Leśkiewicz  
Agnieszka Kamila Nieroda  
Dominik Punda  
Wojciech Skwirowski



Fundacja Polskie Niebo  
[www.fundacjapolskieniebo.pl](http://www.fundacjapolskieniebo.pl)



# PILOT

## JAKO PRZEDSIĘBIORCA



## Spis treści

I.	Wstęp. Kiedy pilot staje się przedsiębiorcą?	str. 2 - 4
II.	Co oznacza przymiot „bycia przedsiębiorcą” w obrocie gospodarczym i jakie są tego konsekwencje. Specyfika działalności gospodarczej wykonywanej przez pilota.	str. 5 - 7
III.	Przedsiębiorca jako strona umowy w obrocie gospodarczym? Jak negocjować umowę by najlepiej zabezpieczyć swoje interesy	str. 8 - 12
IV.	Pilot jako przedsiębiorca w social mediach. ABC poprawnego używania social mediów.	str. 13 - 15
V.	O Fundacji Polskie Niebo.	str. 16

## PARTNERZY PORADNIKA





## I.

### **Wstęp. Kiedy pilot staje się przedsiębiorcą.**

Problematyka zatrudnienia w lotnictwie cywilnym w ostatnich latach to temat, który poruszany jest coraz częściej – od kilku lat trwa dyskusja o konsekwencjach stosowania w lotnictwie umów cywilnoprawnych w miejsce dotychczas stosowanych umów o pracę. Konsekwencją przyjmowanych rozwiązań jest m.in. to, iż osoby zatrudnione w lotnictwie w szczególności piloci zakładają działalność gospodarczą stając się tym samym przedsiębiorcami i świadczą swe usługi przewoźnikowi lotniczemu na podstawie umowy cywilnoprawnej. Charakter stosunku prawnego łączącego przewoźnika z członkami załóg przekłada się na wiele kwestii od związanych z odpowiedzialnością odszkodowawczą, po kwestie związane z kształtowaniem wynagrodzenia i kwestie prawa socjalnych.

W 2017 r. Parlament Europejski wezwał państwa członkowskie i Komisję Europejską do podjęcia działań w zakresie zagadnień społecznych w lotnictwie, w przypadku załóg charakteryzujących się dużą mobilnością.

Warto wspomnieć, iż w sierpniu 2017 r. Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) wydała zalecenia dotyczące nowych modeli biznesowych komercyjnych przewoźników lotniczych – Poradnik praktyczny EASA „Zarządzanie zagrożeniami związanymi z nowymi modelami biznesowymi komercyjnych przewoźników lotniczych („Management of hazards related to new business models of commercial air transport operators”).

Biorąc pod uwagę poszczególne ustalenia umowne wśród załóg (np. modele pracy na czas określony, zatrudnienie poprzez pośredników lub samozatrudnienie), w sprawozdaniu zalecono, aby operatorzy skupili się na monitorowaniu ze względu na rodzaj umowy lub kategorię personelu, w wykorzystaniu szeregu wskaźników stanowiących część systemu zarządzania bezpieczeństwem operatora.

### **Kiedy umowa B2B może zostać uznana za umowę o pracę?**

Pamiętać należy, iż zawarcie umowy cywilnoprawnej z pilotem, który prowadzi jednoosobową działalność gospodarczą nie zawsze będzie stanowić samozatrudnienie, a pod pewnymi warunkami może zostać uznane jako niedozwolone obejście przepisów prawa pracy o zastępowaniu umów o pracę umowami cywilnoprawnymi (art. 22 § 1<sup>2</sup> Kodeksu Pracy).

Kodeks Pracy stanowi nadto, iż jeżeli faktycznie dana osoba wykonuje czynności pracownika a elementy stosunku łączącego ją z innym podmiotem mają w sobie elementy stosunku pracy to strony łączy umowa o pracę, bez względu na to jak umowa ta zostanie przez strony nazwana.



Samozatrudnionego pilota prowadzącego działalność zawodową pod nadzorem i kierownictwem przewoźnika lotniczego, prawdopodobnie nie można będzie uznać za osobę faktycznie samozatrudnioną. Ostateczna ocena zależeć będzie od szczegółowej analizy treści zawartej umowy oraz jej wykonywania.

Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Unii Europejskiej, dla ustalenia czy mamy do czynienia ze stosunkiem pracy czy samozatrudnieniem znaczenie mieć będzie: stworzenie stałego stosunku pracy, który w pewnym stopniu wpisuje pracownika w ramy określonej organizacji spraw pracodawcy, oraz stosunku podporządkowania pracownika wobec pracodawcy.

Podobne cechy stosunku pracy wskazuje w swych orzeczeniach Sąd Najwyższy.

### **Co zrobić by ustalić czy umowa zawarta pomiędzy przewoźnikiem lotniczym a pilotem jest umową cywilnoprawną czy wykazuje cechy umowy o pracę?**

Na podstawie art. 189 Kodeksu postępowania można żądać ustalenia przez sąd istnienia lub nieistnienia stosunku prawnego lub prawa, jeżeli wykaże się, iż ma się w tym interes prawny. Sprawa taka zgodnie z treścią art. 476 § 1 pkt 1 Kodeksu postępowania cywilnego jest sprawą z zakresu prawa pracy i jest rozpoznawana przez właściwy wydział pracy i ubezpieczeń społecznych sądu rejonowego.

Ustalenie, że strony łączył stosunek pracy, następuje tylko wówczas, gdy świadczenie pracy w ramach spornego stosunku pracy wypełnia wszystkie przesłanki stosunku pracy, a więc cechy charakterystyczne decydujące o tym, iż osoba dana jest pracownikiem, nie zaś osobą samozatrudnioną.

Pracownik może zwrócić się także o pomoc w podjęciu działań mających na celu ustalenie, iż zawarta z nim umowa cywilnoprawna jest de facto umową o pracę do Państwowej Inspekcji Pracy.

Inspekcja może nie tylko w tym zakresie przeprowadzić kontrolę u pracodawcy, ale także wytoczyć na rzecz pracownika powództwo o ustalenie istnienia stosunku pracy, a także za zgodą pracownika wstąpić do toczącego się postępowania w każdym jego stadium (art. 63 Kodeksu postępowania cywilnego).

W sprawach o ustalenie istnienia stosunku pracy do inspektorów pracy stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące udziału prokuratora w postępowaniu cywilnym.



## Jak traktowany jest w obrocie prawnym samozatrudniony pilot?

Jeżeli zawarta umowa nie wykazuje cech umowy o pracę i jest umową cywilnoprawną zawartą pomiędzy dwoma przedsiębiorcami – pilotem z jednej strony, a przewoźnikiem lotniczym z drugiej strony, mamy do czynienia z samozatrudnieniem, często określanymi jako praca na zasadzie B2B. Wówczas zleceniobiorca – pilot jest w obrocie gospodarczym przedsiębiorca ze wszystkimi tego prawnymi konsekwencjami. Dlatego, wykonując usługi na rzecz linii lotniczych, w oparciu o umowę cywilnoprawną warto zapoznać się z naszym poradnikiem by poznać prawa i obowiązki przedsiębiorcy w prawie polskim.

### WARTO PRZECZYTAĆ

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW  
**Europejska strategia w dziedzinie lotnictwa. Utrzymanie i promowanie wysokich standardów społecznych.**  
Bruksela, dnia 1.3.2019

<https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2019/PL/COM-2019-120-F1-PL-MAIN-PART-1.PDF>

### WARTO PRZECZYTAĆ

**Poradnik praktyczny EASA „Zarządzanie zagrożeniami związanymi z nowymi modelami biznesowymi komercyjnych przewoźników lotniczych**  
(„Management of hazards related to new business models of commercial air transport operators”)

<https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Practical%20Guide%20New%20Business%20Models%20Hazards%20Mgt.pdf>



## II.

### **Co oznacza przymiot „bycia przedsiębiorcą” w obrocie gospodarczym i jakie są tego konsekwencje. Specyfika działalności gospodarczej wykonywanej przez pilota.**

#### **Kim jest przedsiębiorca w polskim prawie i kto nim może być?**

W polskim prawie przedsiębiorcą jest osoba fizyczna, osoba prawna lub jednostka organizacyjna niebędąca osobą prawną, której odrębna ustawa przyznaje zdolność prawną, wykonującą działalność gospodarczą (definicja ta zawarta jest w art. 4 ust. 1 Prawa przedsiębiorców). Osobami prawnymi są m.in. spółki prawa handlowego np. spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, stowarzyszenie czy fundacja. Spółka cywilna nie jest osobą prawną, a umową prawa cywilnego (opisaną w kodeksie cywilnym), zaś każdy z jej wspólników jest przedsiębiorcą w zakresie wykonywanej przez nich działalności gospodarczej.

Kryterium bycia przedsiębiorcą jest zatem w polskim prawie wykonywanie działalności gospodarczej. Czym jest działalność gospodarcza? Jest zorganizowaną działalnością zarobkową, wykonywaną we własnym imieniu i w sposób ciągły (art. 3 Prawa przedsiębiorców).

Warto wskazać, iż w Polsce obowiązuje zasada wolności działalności gospodarczej co oznacza, iż podejmowanie, wykonywanie i zakończenie działalności gospodarczej jest wolne dla każdego na równych zasadach (art. 2 Prawa przedsiębiorców). Co to oznacza w praktyce? Każdy przedsiębiorca czy to osoba fizyczna czy osoba prawna np. spółka akcyjna jako przedsiębiorca ma równe prawa i obowiązki.

Z punktu widzenia samozatrudnienia w branży lotniczej w Polsce najwięcej osób świadczy usługi w ramach prowadzonej przez siebie jednoosobowej działalności gospodarczej (będąc zaliczanym do tzw. mikroprzedsiębiorców), dlatego na tym rodzaju przedsiębiorcy skupimy się w niniejszym poradniku.

#### **Prawo przedsiębiorców. Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców**

W roku 2018 zostało uchwalone Prawo przedsiębiorców, które zawiera główne zasady wykonywania działalności gospodarczej w Polsce. Ustawa ustaliła zasadę, iż przedsiębiorca może podejmować wszelkie działania, z wyjątkiem tych, których zakazują przepisy prawa. Przedsiębiorca może być zobowiązany do określonego zachowania tylko na podstawie przepisów ustawy. Ważne jest, że każdy przedsiębiorca ma obowiązek wykonywania działalności gospodarczej zgodnie z zasadami uczciwej konkurencji, poszanowania dobrych obyczajów oraz słusznym interesów innych przedsiębiorców i konsumentów, a także poszanowania oraz ochrony praw i wolności człowieka. Zasada ta ma duże znaczenie w branży



lotniczej, ponieważ w przypadku umów zawartych pomiędzy przewoźnikiem a świadczącym na jego rzecz usługi pilotem powinna być zachowana równowaga pomiędzy pozycjami obydwóch stron ustalonymi umową.

Ustawa powołała do życia instytucję Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców, który stoi na straży praw mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców. Każdy przedsiębiorca, którego dotyka naruszenie przysługujących mu praw może zwrócić się z prośbą o pomoc do Rzecznika.

### **Kiedy pilot można rozpocząć prowadzenie działalności gospodarczej?**

W zależności od formy jaka wybierzemy jest to – moment złożenia wniosku o wpis do Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (dalej CEIDG) lub po dokonaniu wpisu do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, jeżeli zdecydujemy się na prowadzenie działalności jako osoba prawna.

W tym miejscu pamiętać trzeba, iż świadczenie usług przewozu lotniczego uzależnione jest ponadto od spełnienia wymagań wynikających z prawa lotniczego oraz norm unijnych regulujących funkcjonowanie rynku lotniczego.

Podjęcie i prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie wykonywania usług lotniczych wbrew obowiązującym przepisom podlega karom administracyjnym (określonym w dziale XI A Prawa lotniczego), ponadto osoba wykonująca taką działalność może ponieść odpowiedzialność karną na podstawie przepisów działy XII Prawa lotniczego.

Zgodnie z art. 209 Prawa lotniczego pilot prowadzący jednoosobową działalność gospodarczą w zakresie przewozu lotniczego, jeżeli nie jest on przewoźnikiem lotniczym w rozumieniu prawa lotniczego, nie ma obowiązku posiadania ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Choć korzystnym dla pilota jest zawarcie dodatkowej polisy odpowiedzialności cywilnej w związku z wykonywaną działalnością gospodarczą. W tym celu najlepiej zwrócić się do agenta ubezpieczeniowego, który pomoże w wyborze ubezpieczyciela i doradzi jaka polisa będzie najkorzystniejsza biorąc pod uwagę zapisy umowy jaką zawarł pilot z przewoźnikiem lotniczym. Ważne jest, że w odróżnieniu od pilota zatrudnionego na podstawie umowy o pracę pilot świadczący usługi na podstawie umowy cywilnoprawnej odpowiada wobec zleceniodawcy (czyli przewoźnika lotniczego) do pełnej wysokości szkody oraz całym swoim majątkiem (jeżeli wykonuje jednoosobową działalność gospodarczą). Okoliczności te przemawiają za rozważeniem ubezpieczenia się w związku ze świadczonymi usługami.



## **Jaka jest różnica pomiędzy przewoźnikiem lotniczym a pilotem będącym przedsiębiorcą i świadczącym usługi na rzecz linii lotniczej na podstawie umowy cywilnoprawnej (B2B)?**

Definicja przewoźnika lotniczego zawarta jest w art. 2 ust. 16 Prawa lotniczego i jest nim podmiot uprawniony do wykonywania przewozów lotniczych na podstawie koncesji - w przypadku polskiego przewoźnika lotniczego, lub na podstawie odpowiedniego aktu właściwego organu obcego państwa - w przypadku obcego przewoźnika lotniczego.

Pilot będący przedsiębiorcą prowadzi jednoosobową działalność gospodarczą (jeśli taką formę wybrał), której przedmiotem jest transport lotniczy pasażerski (PKD 51.10.Z) lub transport lotniczy towarów (PKD 51.21.Z). Musi posiadać ważne uprawnienia na typ statku powietrznego, na jakim będzie świadczył usługi.

## **Obowiązki przedsiębiorcy po rozpoczęciu prowadzenia działalności gospodarczej?**

- ✓ Obecnie stosowany w rejestracji w CEIDG formularz jest jednocześnie zgłoszeniem przedsiębiorcy do urzędu statystycznego i urzędu skarbowego oraz zgłoszeniem płatnika składek ZUS. Warto podpisać formularz rejestracyjny korzystając z tzw. profilu zaufanego (ePUAP), jego założenie jest łatwe i szybkie, a dzięki temu przedsiębiorca uniknie wielu wizyt w urzędach, co biorąc pod uwagę charakter pracy pilota jest bardzo dobrym rozwiązaniem
- ✓ Konieczne jest jednak złożenie w urzędzie skarbowym deklaracji VAT-R by zarejestrować się jako podatnik VAT czynny. On line może to uczynić jedynie podatnik, który dysponuje podpisem elektronicznym weryfikowanym za pomocą kwalifikowanego certyfikatu
- ✓ Przedsiębiorca ponadto musi zgłosić się do ubezpieczeń w ZUS jako ubezpieczony, musi to nastąpić w ciągu 7 dni od dnia rozpoczęcia działalności gospodarczej albowiem wniosek składany za pośrednictwem CEIDG jest jedynie zgłoszeniem do ubezpieczeń płatnika. Jeżeli dla przedsiębiorcy wykonywana przez niego działalność jest jedynym źródłem dochodów wypełnia on druk ZUS ZUA, jeżeli oprócz tego pracuje także w oparciu o umowę o pracę wówczas wypełnia on druk ZUS ZZA
- ✓ Przedsiębiorca winien także posiadać firmowe konto bankowe
- ✓ Z uwagi na charakter pracy pilota powinien on jako przedsiębiorca rozważyć podanie w CEIDG adresu do doręczeń pod którym, ktoś w przypadku jego nieobecności będzie mógł odbierać korespondencję oraz udzielenie stosownego pełnomocnictwa pocztowego





### III.

**Na co zwrócić uwagę przy zawieraniu umowy, jakie elementy powinna ona zawierać.**

#### **Podstawowe informacje o umowie zlecenia.**

Umowa to podstawowy dokument w oparciu, o który przedsiębiorca wykonuje swoje usługi na rzecz innych podmiotów, ale także nabywa także usługi i rzeczy niezbędne do prowadzenia przez niego działalności gospodarczej. Zawarcie umowy jest czynnością prawną, za pomocą podmioty uczestniczące w życiu gospodarczym mogą kształtować (tworzyć, znosić i zmieniać) wiążące je stosunki prawne - mogą przyjmować na siebie obowiązki oraz uzyskiwać uprawnienia.

By doszło do zawarcia umowy jej strony muszą złożyć zgodne oświadczenia woli. Podstawowe przepisy dotyczące zawierania umów znajdują się w Kodeksie cywilnym.

Kodeks cywilny ustanawia zasadę swobody umów (art. 353 <sup>1</sup> Kodeksu cywilnego) stanowiąc, iż strony mogą ułożyć stosunek prawny (to oznacza zawrzeć umowę) według swego uznania, byleby jego treść lub cel nie sprzeciwiały się właściwości (naturze) stosunku, ustawie ani zasadom współżycia społecznego.

Zgodnie z art. 56 Kodeksu cywilnego czynność prawna wywołuje nie tylko skutki w niej wyrażone, lecz również te, które wynikają z ustawy, z zasad współżycia społecznego i z ustalonych zwyczajów. W praktyce oznacza to, że interpretując umowę zawartą między stronami nie będziemy brać pod uwagę wyłącznie jej tekstu, ale także wskazane wyżej okoliczności.

Przedsiębiorca zawierający umowę musi zatem pamiętać by przed jej podpisaniem oprócz tekstu umowy zapoznać się także z przepisami ogólnymi dotyczącymi zawierania umów czy szczególnymi dotyczącymi umowy danego rodzaju.

W każdym przypadku warto skorzystać z porady prawnika, albowiem sąd w ewentualnym sporze między stronami będzie kierował się tekstem zawartej umowy, dlatego musi on precyzyjnie określać prawa i obowiązki stron.

Przedsiębiorca w obrocie prawnym uważany jest za profesjonalistę, więc nie może on powoływać się w sporze z innym przedsiębiorcą na zapisy prawa cywilnego chroniące konsumenta.

Od 1 stycznia 2021 r. w tym zakresie nastąpiła mała zmiana, gdyż obowiązywać zacznie art. 385 <sup>5</sup> Kodeksu cywilnego, który stanowi, iż przepisy dotyczące umów zawieranych z konsumentem stosuje się do osoby fizycznej zawierającej umowę bezpośrednio związaną z jej



działalnością gospodarczą, gdy z treści tej umowy wynika, że nie posiada ona dla niej charakteru zawodowego, wynikającego w szczególności z przedmiotu wykonywanej przez nią działalności gospodarczej, udostępnionego na podstawie przepisów o Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej.

### **Jakie elementy zawiera umowa i na co zwrócić uwagę przy jej zawieraniu?**

#### **1. Oznaczenie stron umowy**

Określa pomiędzy jakimi podmiotami, przez kogo reprezentowanymi zawierana jest umowa. Oznaczenie stron nie ma jedynie charakteru informacyjnego, niewłaściwe oznaczenie stron może rodzić negatywne konsekwencje, łącznie z nieważnością umowy.

Oznaczając strony umowy najlepiej korzystać z aktualnej na chwilę zawierania informacji z odpowiedniego rejestru CEIDG – w przypadku osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą lub KRS Rejestru Przedsiębiorców – w przypadku osób prawnych.

W przypadku firm mających siedzibę poza granicami RP i nie działających w Polsce przez swoje oddziały wszystkie informacje znajdziemy w rejestrze handlowym kraju siedziby tego podmiotu. Warto wskazać w tym miejscu, iż wykaz tych rejestrów dla krajów członkowskich Unii Europejskiej znajduje się na portalu e-justice pod linkiem [https://e-justice.europa.eu/content\\_business\\_registers\\_in\\_member\\_states-106-pl.do](https://e-justice.europa.eu/content_business_registers_in_member_states-106-pl.do)

W przypadku osób prawnych, które w obrocie gospodarczym działają przez swe organy, zwrócić należy uwagę na to czy osoba zawierająca z nami umowę jest wpisana jako upoważniona do reprezentacji samodzielnej danej osoby prawnej czy do ważności umowy konieczny jest również udział w czynności prawnej innego członka organu tej osoby.

Wszystkie te informacje znajdziemy w aktualnej informacji z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, która bezpłatnie można pobrać ze strony KRS. Najlepiej go wydrukować i załączyć do zawieranej umowy.

Podmiot zawierający umowę może być przy jej zawieraniu reprezentowany przez pełnomocnika, wówczas z treści pełnomocnictwa musi wynikać wyraźne upoważnienie do zawarcia umowy ze skutkami dla podmiotu reprezentowanego.

#### **2. Data i miejsce jej zawarcia**

Ma znaczenie dla ustalenia prawa właściwego dla zawartej umowy, jeżeli strony nie dokonały wyboru innego prawa. Strony oprócz wyboru właściwego prawa mogą dokonać także wyboru sądu właściwego dla rozstrzygnięcia roszczeń wynikających z umowy (nie może to naruszać jednak przepisów o właściwości wyłącznej stron). Z datą zawarcia umowy wiążą się natomiast



terminy wykonania umowy, terminy przedawnienia roszczeń, ocena reprezentacji podmiotów, które ją zawarły, dlatego elementy te winny być precyzyjnie w umowie określone.

### 3. Przedmiotowo istotne elementy umowy (łac. *essentialia negotii*)

To te elementy określają typ czynności prawnej, każda z umów funkcjonujących w obrocie gospodarczym posiada inne *essentialia negotii*, które odróżniają ją od innych typów umów.

Umowa zlecenie, która jest najczęściej podstawą do świadczenia przez pilotów usług na rzecz linii lotniczych, należy do grupy umów, w których świadczenie jednej ze stron polega na usługach czyli spełnieniu czynności dla innej osoby.

Przepisy dotyczące umowy zlecenia, zawarte w art. 734 – 749 Kodeksu cywilnego, stosuje się także odpowiednio do nieuregulowanych umów o świadczenie usług – co dodatkowo przemawia za przyjęciem, iż umowa zawierana pomiędzy pilotem a przewoźnikiem na wykonywanie usług jest umową zlecenia, które w niektórych przypadkach może zawierać także postanowienia innych umów.

W umowie tej strony powinny w sposób szczegółowy opisać:

- a) zakres czynności jakie są zlecane pilotowi przez przewoźnika,
- b) sposób ich wykonania oraz zakres wpływu zleceniodawcy na sposób wykonania zlecenia przez zleceniobiorcę,
- c) z uwagi na specyfikę przewozów lotniczych oraz możliwe okoliczności, w których może nie dojść do wykonania zlecenia (lot nie odbędzie się) lub nie wykonania go zgodnie z czasem ustalonym w umowie (lot będzie opóźniony) strony powinny określić jakie okoliczności uznają za niezawinione przez pilota i kiedy zachowuje on prawo do wynagrodzenia pomimo niewykonania zlecenia, praktyka pokazuje, iż lepiej okoliczności te precyzyjnie wymieni i opisać niż poprzestać na ogólnych stwierdzeniach np. „złe warunki atmosferyczne”,
- d) zasady na jakich pilotowi powierzane jest przez zleceniodawcę mienie konieczne do wykonania zlecenia np. statek powietrzny i na jakie zdarzenia pilot ponosi odpowiedzialność względem zleceniodawcy (oprócz odpowiedzialności wynikającej z zasad ogólnych prawa cywilnego),
- e) zasady ustalenia i wypłaty wynagrodzenia za wykonanie zlecenia,



- f) okoliczności, w których każdej ze stron przysługuje prawo rozwiązania umowy przez czasem na jaki została zawarta (warto zwrócić uwagę na treść art. 746 § 2 i § 3 Kodeksu cywilnego, który mówi o możliwości wypowiedzenia umowy z ważnego powodu w każdym czasie – praktyczne byłoby wskazanie już w momencie zawierania umowy co strony rozumieją przez ważny powód, ponieważ okoliczność ta często stanowi przyczynę konfliktu pomiędzy stronami umowy),
- g) umowa zlecenie może być także zawarta na czas nieoznaczony wówczas powinna zawierać termin, z jakim może zostać wypowiedziana,
- h) zasadne jest także uregulowanie kwestii wzajemnego rozliczenia stron po zakończeniu umowy.

Z uwagi na fakt, iż wykonywanie usług transportu lotniczego zostało poddane restrykcyjnym przepisom krajowym i unijnym strony umowy powinny przy jej zawieraniu pamiętać by jej postanowienia nie były sprzeczne z przepisami regulującymi transport lotniczy np. w zakresie dopuszczalnego czasu pracy załogi.

Zgodnie z art. 355 § 1 Kodeksu cywilnego wskazuje, iż zobowiązanie winno być wykonane przez osobę, która je zaciągnęła ze starannością ogólnie wymaganą w stosunkach danego rodzaju tzw. pojęcie należytej staranności. Jednakże w przypadku oceny osoby wykonującej zobowiązanie w zakresie prowadzonej przez nią działalności gospodarczej należytą staranność określa się przy uwzględnieniu zawodowego charakteru tej działalności. Pilot będący przedsiębiorcą będzie więc oceniany przy wykonywaniu przyjętego zlecenia z uwzględnieniem wszelkich norm staranności, które w są nałożone na niego przez przepisy regulujące funkcjonowanie lotnictwa cywilnego, a także wykonywanie lotów na danym typie statku powietrznego.

Zawierając umowę nie da przewidzieć się wszelkich okoliczności jakie zaistnieć mogą w trakcie jej wykonywania lub sytuacji kiedy jej wykonanie będzie niemożliwie dlatego też polskim prawie cywilnym wprowadzono przepis umożliwiający dokonanie zmian w zawartej umowie z powodu nadzwyczajnej zmiany stosunków – to przepis art. 357 § 1 Kodeksu cywilnego tzw. klauzula nadzwyczajnej zmiany stosunków (łac. *rebus sic stantibus*). Stanowi on, iż jeżeli z powodu nadzwyczajnej zmiany stosunków spełnienie świadczenia byłoby połączone z nadmiernymi trudnościami albo groziłoby jednej ze stron rażąca stratą, czego strony nie przewidywały przy zawarciu umowy, sąd może po rozważeniu interesów stron, zgodnie z zasadami współżycia społecznego, oznaczyć sposób wykonania zobowiązania, wysokość



świadczenia lub nawet orzec o rozwiązaniu umowy. Rozwiązując umowę sąd może w miarę potrzeby orzec o rozliczeniach stron, kierując się zasadami określonymi w zdaniu poprzedzającym.

Nie mniej jednak zawierając umowę warto by znalazły się w niej zapisy będące odpowiedziami na nurtujące nas pytania, co się stanie jeśli mieć miejsce będzie określone zdarzenie. Dobrze zawarta umowa powinna zabezpieczać jej strony na wypadek procesu sądowego. Od kilku lat obserwuje się także tendencję do umieszczania w umowach tzw. zapisów na sąd polubowny lub dotyczących skierowania sprawy do postępowania mediacyjnego, przed wytoczeniem procesu.

Pilot prowadzący działalność gospodarczą powinien także pamiętać, iż zobowiązania związane z prowadzeniem działalności gospodarczej przedawniają się z upływem lat 3 (art. 118 Kodeksu cywilnego), przy czym termin ogólny przedawnienia wynosi lat 6. Terminy przedawnienia nie mogą być skracane ani przedłużane przez czynność prawną.



fot. Dominik Punda



#### IV.

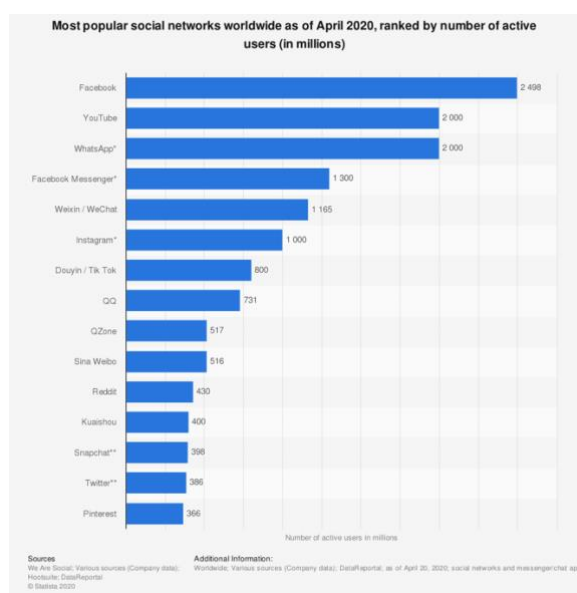
### Pilot jako przedsiębiorca w social mediach. ABC poprawnego używania social mediów.

Jeśli choć raz w swoim życiu słyszałeś- nie ma Cię w social mediach, to nie istniejesz- ten rozdział jest dla Ciebie. Jeszcze niedawno dotyczyło to tylko osób prywatnych. Obecnie o tym, jak ważne jest budowanie relacji z otoczeniem w biznesie wiemy wszyscy. Jednakże nie wszyscy wiemy jak to robić.

Przemysłana komunikacja w mediach społecznościowych jest równie ważna, jak pisanie czy sterowanie samolotem. Obecnie mamy wiele możliwości pokazania się w sieci na różnych kanałach: Facebook, Instagram, Youtube, Snapchat, Tik Tok, Pinterest, Twitter.

Na początku warto odpowiedzieć na pytanie czym w ogóle są tak bardzo popularne dzisiaj social media? Social media to inaczej media społecznościowe. Ich głównym założeniem jest funkcjonowanie w taki sposób, by umożliwiać wszystkim uczestnikom dialog oraz interakcję. Zaliczają się do nich nie tylko popularne portale społecznościowe, ale również blogi, fora dyskusyjne, platformy do udostępniania zdjęć czy strony, na których można umieścić opinie nt. produktów bądź usług. Social media to narzędzie o olbrzymim zasięgu oddziaływania dla każdej firmy, która może się za ich pośrednictwem promować w sieci zarówno docierając do coraz to nowszych klientów, jak i spajać ze sobą tych dotychczasowych i budować ich lojalność.

Oto najnowsze dane ilości użytkowników kanałów społecznościowych na świecie. Facebook ma ponad 2,45 miliarda aktywnych użytkowników miesięcznie.



1 <https://marketingwsielni.pl/slownik-e-marketingu/social-media/>  
2 źródło: statista.com



Widać, jak wielki potencjał mają social media w komunikacji. Który wybrać dla siebie, dlaczego warto inwestować w kanały social media i jakie dają korzyści? Pamiętaj, że musisz bardzo rozważnie z nich korzystać, aby zamiast glorii i chwały nie spowodować katastrofy wizerunkowej swojej linii lotniczej. Zasada jest jedna, którą musisz zapamiętać- nie ma prywatnych profili. Teraz zapewne myślisz, że Twój profil jest prywatny. I tu się mylisz. Wszystkie informacje jakie zamieszczasz w mediach społecznościowych zostają w sieci, więc musisz bardzo ostrożnie i z rozwagą planować publikacje, tak aby nie narazić siebie i swojego pracodawcy na kryzys wizerunkowy. Ty jesteś ambasadorem swojej linii lotniczej i budujesz jej wizerunek. Dlatego nie publikuj „selfie” z kokpitu samolotu, jeśli chcesz zamieścić zdjęcie w oficjalnym stroju, zwróć uwagę, aby nie był pognieciony lub z plamą po porannej kawie. Masz dużą wiedzę, której często nie mają pasażerowie, wykorzystaj to. Przeprowadź np. cykl postów o bezpieczeństwie, jak sprawnie spakować bagaż na krótki lub na dłuższy wyjazd, co robić w przypadku zniszczenia bagażu czy zaginięcia. Taki poradnik na pewno będzie przydatny, a Ty staniesz się ekspertem swojej linii.

Oto kilka podpowiedzi, jak dobrze wykorzystać potencjał poszczególnych kanałów.

### **#Facebook**

Co trzeba?

Przede wszystkim przygotuj plan postów. Możesz skorzystać z gotowych szablonów lub stworzyć swój na tydzień, dwa czy miesiąc. Plan ten musisz cały czas monitorować, obserwować co się dzieje w branży, na świecie i sprawdzać czy wcześniej zaplanowany контент jest nadal aktualny. Publikuj posty regularnie i z pomysłem. Możesz je udostępniać nawet codziennie, ale pamiętaj o tym, by były ciekawe dla odbiorcy. Jeśli nie masz ciekawej treści na codzienną komunikację, ogranicz się do 2 czy 3 postów w tygodniu. Angażuj społeczność – zadawaj pytania, udzielaj się na grupach, komentuj, dawaj lajki i share’uj, a w taki sposób trafi do Ciebie więcej potencjalnych czytelników.

Czego nie wolno? Nie kłam i nie hejtuj.

Pamiętaj, że aby osiągnąć lepsze wyniki swoich postów warto przygotować budżet na kampanie reklamowe na Facebook. Zasięgi organiczne w związku z coraz to nowymi ustawieniami algorytmów nie dają obszernego zasięgu, szczególnie jak dopiero budujesz swój profil. Posty z reklam płatnych są wyświetlane na wyższej pozycji w aktualnościach, co zwiększa prawdopodobieństwo ich zobaczenia przez odbiorców.



## #Instagram

### Co trzeba?

Instagram jest kolejnym bardzo popularnym w Polsce narzędziem. Tutaj stawiamy na estetykę, przemyślaną siatkę stworzoną ze zdjęć czy krótkich filmików. Komunikacja odbywa się obrazem, ciekawymi zdjęciami. To właśnie przyciąga fanów. Pisz krótsze treści i dodawaj przemyślane hasztagi, zamieszczaj Instastories.

Instastories, to narzędzie, które pozwala nam zamieścić filmiki czy zdjęcia, które są widoczne tylko 24 godziny. Ta forma ma obecnie bardzo duże grono obserwatorów i dzięki niej można zdobyć szeroki zasięg.

### Czego nie wolno?

Nie kopiuj zdjęć, materiałów od innych, nie powielaj treści z innych kanałów.

Na Instagramie, tak samo jak na Facebook bardzo ważne jest zaplanowanie treści. Wcześniej przygotowany harmonogram bardzo ułatwia życie w sieci.

DATA	DZIEŃ	COPY	ZDJĘCIE	INSTASTORIES
01.04.2020	środa			
02.04.2020	czwartek			
03.04.2020	piątek			
04.04.2020	sobota			
05.04.2020	niedziela			
06.04.2020	poniedziałek			
07.04.2020	wtorek			
08.04.2020	środa			
09.04.2020	czwartek			
10.04.2020	piątek			
11.04.2020	sobota			
12.04.2020	niedziela			

Jak widzicie media społecznościowe to temat rzeka. W tym rozdziale przybliżyliśmy Wam tylko dwa narzędzia: Facebook i Instagram. To tylko wstęp do tematu i zagadnienia, który jest jednym z najsilniejszych narzędzi marketingowych. Jedno jest pewne, że w społeczności wirtualnej warto być obecnym i aktywnym.



fot. Dominik Punda





*"A żyć możesz tylko dzięki temu, za co mógłbyś umrzeć."*

*A. de Saint - Exupéry*

## V.

### O Fundacji Polskie Niebo ...

Fundacja Polskie Niebo – Polish Airspace Foundation - powstała z pasji do lotnictwa, troski o jego zrównoważony i bezpieczny rozwój, chęć niesienia pomocy, tym dla których polskie niebo jest drugim domem oraz pamięci o polskich pilotach, którzy zapisali piękne karty historii lotnictwa polskiego oraz światowego i zapisują je nadal.

To projekt, w którym biorą udział specjaliści związani z lotnictwem cywilnym oraz państwowym, naukowcy, lekarze i psycholodzy, prawnicy, a także pasjonaci lotnictwa i miłośnicy jego historii.

Celami działania Fundacji są:

1. Upowszechnianie wiedzy o lotnictwie cywilnym i państwowym, w tym jego historii w Polsce i na świecie;
2. Propagowanie zasad bezpiecznego korzystania z przestrzeni powietrznej, w szczególności upowszechnianie wiedzy o prawach i obowiązkach uczestników ruchu lotniczego;
3. Monitorowanie bezpieczeństwa w polskiej przestrzeni powietrznej, jego wspieranie i promocja inicjatyw mających na celu jego poprawę;
4. Monitorowanie i wspieranie rozwoju polskiego rynku lotniczego;
5. Prowadzenie badań naukowych mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa, innowacyjności, postępu technologicznego oraz rozwoju polskiego rynku lotniczego;
6. Prowadzenie działań w zakresie zapobiegania incydentom i wypadkom lotniczym;
7. Wspieranie instytucji rządowych, samorządów lokalnych oraz innych podmiotów funkcjonujących na rynku lotniczym w Polsce i na świecie w realizacji ich zadań związanych z celami działania Fundacji, w szczególności w zakresie działań podejmowanych przez nie na rzecz rozwoju rynku lotniczego oraz zwiększenia bezpieczeństwa w przestrzeni powietrznej;
8. Wspieranie ofiar katastrof lotniczych, zarówno w lotnictwie cywilnym, jak i państwowym.

Fundacja Polskie Niebo, wpisana jest do Rejestru Stowarzyszeń, innych Organizacji Społecznych i Zawodowych, Fundacji oraz Samodzielnych Zakładów Opieki Zdrowotnej oraz Rejestru Przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy XIV Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem 0000791659



## **Autorzy Poradnika**

### **Patrycja Leśkiewicz**

absolwentka prawa Uniwersytetu Łódzkiego oraz studiów podyplomowych z zakresu prawa lotniczego na Uczelni Łazarskiego w Warszawie. Adwokat specjalizujący się z prawie karnym oraz gospodarczym. Pracowała w Departamencie Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury oraz współpracowała z organizacjami pozarządowymi, m.in.: Fundacją Liderów Lokalnych. Przewodnicząca Rady Programowej Fundacji Polskie Niebo. Jest córką pilota wojskowego oraz pasjonatką historii polskiego lotnictwa.

### **Agnieszka Kamila Nieroda**

absolwentka stosunków międzynarodowych Uniwersytetu Łódzkiego oraz studiów podyplomowych z zakresu marketingu internetowego na Akademii Leona Koźmińskiego oraz public relations w Szkole Głównej Handlowej. Właścicielka butikowej agencji komunikacji Talk&More Group, która skupia się na kompleksowym podejściu do marki od public relations po social media. Ma 15 letnie doświadczenie w obszarze komunikacji wizerunkowej i marketingowej. Rzecznik prasowy Fundacji Polskie Niebo.

### **Dominik Punda**

pilot liniowy, absolwent prawa Uniwersytetu Szczecińskiego. Od 16 roku życia związany z Aeroklubem Ziemi Lubuskiej. Jest doświadczonym instruktorem GA, wykładowcą z przedmiotów: prawo lotnicze oraz procedury operacyjne. Wykładał m.in. w Wyższej Oficerskiej Szkole Sił Powietrznych w Dęblinie, a także tworzył ośrodki szkolenia pilotów w Polsce. Kilkukrotnie wykonywał transfery samolotów przez Atlantyki. Wiceprzewodniczący Rady Programowej Fundacji Polskie Niebo.

### **Wojciech Skwirowski**

absolwent politologii na Uniwersytecie Warszawskim oraz studiów podyplomowych z zakresu prawa lotniczego na Uczelni Łazarskiego w Warszawie. Fundator i Prezes Zarządu Fundacji Polskie Niebo. Doświadczony instruktor (line trainer) personelu pokładowego oraz manager lotnictwa. Właściciel Accounting Helpdesk (Biura księgowo – rachunkowego) oraz specjalista HR. Z zamiłowania lotnik, artysta i psycholog.