



MAGDALENA SITEK

WSGE University of Applied Sciences
in Józefów, Poland

ORCID iD: 0000-0002-7686-3617

REGULACJE PRAWA TURYSTYCZNEGO W ERZE GLOBALNYCH KRYZYSÓW: PANDEMIA, WOJNA, KLIMAT

REGULATIONS OF TOURISM LAW IN THE ERA OF GLOBAL CRISES: PANDEMIC, WAR, CLIMATE

ABSTRACT

Research subject: The study examines legal and institutional regulations governing the tourism sector in the context of global crises such as the COVID-19 pandemic, war (e.g., the war in Ukraine), and climate change.

Research hypothesis: Global crises (pandemic, war, climate change) necessitate a flexible and integrated approach to tourism regulation, while states and international organisations are not yet sufficiently prepared to provide coherent, crisis-resilient legal frameworks in this field.

Research objectives: 1. To analyse tourism regulations in selected states and international organisations against the backdrop of the three major crises. 2. To assess the impacts of the pandemic, war, and climate change on the tourism sector and how they are reflected in public policies and legal instruments. 3. To identify gaps and challenges in the existing regulatory frameworks.

Methodology: The study combines doctrinal legal analysis with a functional comparative approach to the solutions adopted by the UN, the EU, and Poland. It further employs an empirical analysis of datasets produced by UN, EU, and Polish agencies.

KEYWORDS: *EU tourism law; freedom of movement; passenger rights; COVID-19; war in Ukraine; sustainable and responsible tourism; travel safety (EASA, Schengen)*

ABSTRAKT

Przedmiot badawczy: Przedmiotem badawczym niniejszego artykułu są regulacje prawne i instytucjonalne dotyczące sektora turystycznego, w kontekście globalnych kryzysów, takich jak pandemia COVID-19, wojna (np. wojna w Ukrainie), oraz zmiany klimatyczne.

Hipoteza badawcza: Globalne kryzysy (pandemia, wojna, zmiany klimatyczne) wpływają na konieczność elastycznego i zintegrowanego podejścia do regulacji turystyki, a państwa i organizacje międzynarodowe nie są jeszcze wystarczająco przygotowane do zapewnienia spójnych, odpornych na kryzysy ram prawnych w tym obszarze.

Cele badawcze: 1. Analiza regulacji turystycznych w wybranych państwach i organizacjach międzynarodowych w kontekście trzech głównych kryzysów. 2. Ocena skutków pandemii, wojny i zmian klimatycznych dla sektora turystycznego oraz ich odzwierciedlenia w politykach i przepisach prawa. 3. Zidentyfikowanie luk i wyzwań w obowiązujących regulacjach.

Metodologia: W pracy stosowana jest analiza dogmatycznoprawna i porównywanie funkcjonalne rozwiązań prawnych ONZ, UE i Polski. Dalej stosowana jest metoda empirycznej analizy danych agend ONZ, UE i Polski.

SŁOWA KLUCZOWE: *prawo turystyczne UE, swoboda przemieszczania się, prawa pasażerów, COVID-19, wojna w Ukrainie, turystyka zrównoważona i odpowiedzialna, bezpieczeństwo podróży (EASA, Schengen)*

1. WSTĘP

Tematyka artykułu pt. *Regulacje turystyczne w erze globalnych kryzysów: pandemia, wojna, zmiany klimatyczne* wyrasta z obserwacji głębokich przeobrażeń sektora turystycznego oraz rynku pracy usług, przyspieszonych przez rozwój sztucznej inteligencji. Prognozy gospodarcze wskazują na zmianę struktury popytu w turystyce i przesunięcia kompetencyjne po stronie pracowników: rośnie znaczenie podnoszenia kwalifikacji i przekwalifikowania, a nie proste *liczenie etatów*. Jednocześnie turystyka pozostaje szczególnie wrażliwa na wstrząsy egzogeniczne: pandemie, konflikty zbrojne oraz skutki zmian klimatycznych. W efekcie konieczna staje się aktualizacja i integracja ram prawnych w obszarach bezpieczeństwa, ochrony konsumenta, odpowiedzialności przedsiębiorców, zrównoważenia środowiskowego i cyfryzacji usług. Procesy te nie przebiegają równomiernie – ich skala i tempo zależą od regionu świata oraz poziomu rozwoju instytucjonalnego^[1].

Należy też stwierdzić, że globalne kryzysy (pandemia, wojna, zmiany klimatyczne) wymuszają elastyczne i zintegrowane podejście do regulacji turystyki, podczas gdy państwa i organizacje międzynarodowe nie są jeszcze wystarczająco przygotowane do zapewnienia spójnych, odpornych na kryzysy ram prawnych w tym obszarze.

Celem artykułu jest analiza regulacji turystycznych w wybranych państwach oraz organizacjach międzynarodowych w kontekście trzech głównych kryzysów. Ponadto zostanie dokonana ocena skutków pandemii, wojny i zmian klimatycznych dla sektora turystycznego oraz sposobu, w jaki zostały one odzwierciedlone w politykach i przepisach. W konsekwencji musi być dokonana identyfikacja luk i wyzwań w obowiązujących regulacjach (braki koordynacyjne, niespójności materialne i proceduralne, deficyty wykonawcze).

Badanie ma charakter porównawczy i problemowy: zestawia rozwiązania przyjęte w wybranych jurysdykcjach i na poziomie organizacji międzynarodowych, oceniając ich adekwatność wobec trzech typów wstrząsów (zdrowotnych, geopolitycznych, klimatycznych). Dla realizacji celów niniejszego opracowania ograniczę się do rozwiązań normatywnych występujących w systemie prawa międzynarodowego (głównie ONZ), unijnego, i polskiego. Szczególną uwagę

w tym opracowaniu zwróciłam na koordynację regulacyjną, wykonalność norm oraz mechanizmy wdrażania polityk poszczególnych instytucji w życie.

2. TEORETYCZNE PODSTAWY REGULACJI TURYSTYCZNYCH

2.1. CHARAKTERYSTYKA REGULACJI NORMATYWNYCH SEKTORA TURYSTYCZNEGO

Pisząc o regulacjach prawnych dotyczących sektora turystycznego, należy podkreślić, że przepisy prawa pełnią różnorodne funkcje. Konkretnie rozwiązania normatywne oraz ich interpretacja są zawsze uzależnione od polityki, jaką dane państwo bądź organizacja międzynarodowa prowadzi wobec określonego sektora gospodarki – w tym również sektora turystycznego. Szczególną cechą regulacji w tej dziedzinie jest ich międzynarodowy charakter, wynikający z transgranicznej natury turystyki trwającej od stuleci. W związku z tym normy prawne muszą działać na poziomie ponadnarodowym, wspierane równocześnie przez regulacje wewnętrzne państw wysyłających i przyjmujących turystów. O znaczeniu i dynamice rozwoju tego sektora świadczy fakt, że wiele państw dotąd niechętnych przyjmowaniu turystów uświadamia sobie korzyści budżetowe i potencjał tworzenia miejsc pracy^[2], co prowadzi do stopniowego otwierania się na turystykę. Przykładami są nie tylko państwa muzułmańskie, takie jak Egipt, Oman, Maroko czy Tunezja, ale również państwa dotąd całkowicie zamknięte na turystów, jak chociażby Korea Północna, która okresowo otwiera się na niewielkie grupy przyjeżdżających.

Ponieważ ruch turystyczny ma charakter globalny, zasadnicze znaczenie ma otoczenie regulacyjne kształtowane na poziomie międzynarodowym, a dopiero w dalszej kolejności polityki krajowe. W realiach Polski i Niemiec kluczową rolę odgrywają rozwiązania Unii Europejskiej w obszarze polityki turystycznej i rynku wewnętrznego. Regulacje te pełnią m.in. następujące funkcje: ochronną, stabilizacyjną (antykrzysową), koordynacyjną (ład rynkowy), standaryzacyjno-informacyjną, prokonkurencyjną/antymonopolową, alokacyjną i rozwojową, środowiskową i społeczną, pracowniczą i kwalifikacyjną, cyfrową i innowacyjną oraz harmonizacyjną prawa międzynarodowego^[3].

2.2. RODZAJE REGULACJI: MIĘDZYNARODOWE, REGIONALNE I KRAJOWE

Organizacje międzynarodowe najczęściej zajmują się uchwalaniem prawa miękkiego (*soft law*), czasami też przyjmowane są akty prawne wiążące państwa strony ratyfikujące takie konwencje. Turystyka, choć ma wyraźne cechy narodowe i regionalne, we współczesnych realiach gospodarczych funkcjonuje przede wszystkim jako sektor o charakterze międzynarodowym. Z tego względu kluczowe znaczenie mają regulacje prawne o wymiarze ponadnarodowym, których celem jest zapewnienie harmonizacji standardów oraz koordynacji polityk poszczególnych państw. Inicjatywy legislacyjne i polityczne w tym zakresie podejmowane są w znacznej mierze przez Światową Organizację Turystyki (*World Tourism Organization*, UNWTO), będącą wyspecjalizowaną agendą Organizacji Narodów Zjednoczonych^[4].

Na szczególną uwagę zasługują dwa dokumenty o charakterze programowym, zaliczane do tzw. *soft law*[5]. Pierwszym z nich jest *Ramowa Konwencja w sprawie Etyki w Turystyce* (*Framework Convention on Tourism Ethics*) z 2019 r., w której określono fundamentalne zasady etyczne, jakimi powinni kierować się wszyscy uczestnicy rynku turystycznego. W artykułach 4–12 konwencji sformułowano podstawowe normy etyczne dotyczące odpowiedzialności wobec turystów, społeczności lokalnych oraz środowiska naturalnego, stanowiące fundament współczesnego, zrównoważonego modelu rozwoju turystyki^[6].

Drugim dokumentem jest Międzynarodowy Kodeks Ochrony Turystów (*International Code for the Protection of Tourists*, ICPT), przyjęty przez Zgromadzenie Ogólne UNWTO rezolucją A/RES/732(XXIV) (Madryt, 2021). Ma on charakter dobrowolny (*soft law*) i nie tworzy prawnie wiążących zobowiązań. Zgromadzenie wyraźnie utrzymało jego niewiążącą naturę (pkt 16 rezolucji, s. 6–7). Kodeks formułuje minimalne międzynarodowe standardy ochrony w dwóch blokach: (i) pomoc dla turystów w sytuacjach nadzwyczajnych (nie tylko pandemii) oraz (ii) ochrona konsumentów turystów, w tym rekomendacje dotyczące ADR/ODR i bardziej zrównoważonej alokacji odpowiedzialności między dostawcami usług. (FAQ ICPT, s. 1–3). Cel normatywny ICPT to odbudowa zaufania do podróży międzynarodowych poprzez doprecyzowanie ról i obowiązków władz publicznych oraz podmiotów rynku, tak aby

zapewnić sprawiedliwy podział odpowiedzialności przy wsparciu turystów w kryzysie (FAQ ICPT, s. 1–2; komunikat UNWTO z 8 grudnia 2021 r.)^[7].

Niezależnie od rozumienia pojęcia organizacji regionalnej, należy przyjąć, że za taką uchodzi Unia Europejska, która od dawna prowadzi nie tylko określoną politykę, ale również stanowi przepisy prawne bezwzględnie wiążące^[8]. Zgodnie z art. 6 lit. d. w zawiązku z art. 195 TFUE Unia Europejska wspiera, uzupełnia i koordynuje działania państw członkowskich w zakresie konkurencyjności sektora turystycznego, przy jednoczesnym poszanowaniu zasady pomocniczości. Obecnie podstawowym dokumentem unijnym jest Europejska Agenda dla Turystyki 2030 (*A European Agenda for Tourism 2030*), w którym określono odporność, zieloną i cyfrową transformację, umiejętności, lepsze zarządzanie i finansowanie sektora turystycznego przez państwa członkowskie. Jest to dokument o charakterze politycznym, a zatem jego implementacja dokonuje się poprzez działania KE i państw członkowskich^[9].

Ponadto UE wydała szereg dyrektyw dotyczących bezpośrednio lub pośrednio sektora turystycznego. Najważniejszą jest dyrektywa (UE) 2015/2302 w sprawie imprez turystycznych i powiązanych usług turystycznych. W tym akcie prawnym uregulowano kwestię m.in. odpowiedzialności organizatora i zabezpieczenia na wypadek niewypłacalności^[10].

3. PANDEMIA COVID-19 JAKO IMPULS DO REFORM REGULACYJNYCH

Pandemia COVID-19 była dużym szokiem dla sektora turystycznego. Prawie z dnia na dzień sektor ten stał się martwy. Hotele, campingi i inne urządzenia infrastruktury turystycznej decyzją administracyjną władz państwa zostały zamknięte. Uzasadnienie dla tego działania było oczywiste, podyktowane względami zdrowotnymi, a nawet bezpieczeństwa zdrowia i życia ludzi. Zjawisko pandemii spowodowało oczywiście głęboką zapaść tego sektora pomimo pomocy finansowej ze strony poszczególnych państw czy organizacji międzynarodowych, jak np. Unii Europejskiej czy też poszczególnych państw^[11].

3.1. SKUTKI PANDEMII DLA GLOBALNEGO I LOKALNEGO RYNKU TURYSTYCZNEGO

Ze względu na rozległe skutki negatywne pandemii COVID-19 ograniczyć się do zaprezentowania jedynie kilku jej najważniejszych konsekwencji, istotnych zarówno w skali globalnej, jak i krajowej. Po pierwsze, należy odnotować skalę załamania popytu na usługi turystyczne w 2020 r. w stosunku do roku poprzedniego. Międzynarodowy ruch turystyczny skurczył się o 74%, a globalnie przychody eksportowe tego sektora obniżyły się o 1,3 mln USD. Tendencja ta utrzymała się również w roku 2022^[12]. Konsekwencje wyschnięcia nurtu turystycznego miały wpływ na inne sektory, m.in. lotnictwo. W 2020 r. odnotowano tylko 1,8 mld pasażerów vs. 4,5 mld pasażerów w 2021 r.^[13]. Tym samym straty poniosły firmy obsługujące linie lotnicze, zwłaszcza z sektora cateringu^[14].

Negatywne skutki pandemii COVID-19 szczególnie wyraźnie ujawniły się w sektorze turystycznym, zarówno w obszarze zatrudnienia, jak i w zakresie jego udziału w globalnym PKB. Szacuje się, że w tym okresie ok. 62 mln osób utraciło pracę w turystyce oraz w sektorach powiązanych. Jednocześnie odnotowano spadek wkładu turystyki do światowego PKB o ok. 4,5 bln USD, co obrazuje bezprecedensową skalę kryzysu gospodarczego dotyczącego tę gałąź gospodarki^[15].

Pandemia COVID-19 w 2020 r. wywarła drastyczny wpływ na sektor turystyki noclegowej w Polsce. Według Głównego Urzędu Statystycznego w Polsce liczba udzielonych noclegów w tym okresie spadła o 45% (tj. do poziomu 51,4 mln), natomiast liczba turystów korzystających z bazy noclegowej zmniejszyła się o 49,9%. Szczególnie dotkliwy okazał się spadek ruchu zagranicznego – liczba noclegów turystów z zagranicy obniżyła się o 64,6%, osiągając poziom zaledwie 6,6 mln^[16].

Pandemia doprowadziła do redukcji podaży usług noclegowych. W lipcu 2020 r. w Polsce działało 10 291 obiektów turystycznych, co oznacza spadek o 8,5% r/r (–960 obiektów). To zjawisko można interpretować jako wyraźny *szok podażyowy* dla sektora^[17]. Jednocześnie zjawisko sezonowości oraz substytucji popytu nasiliło się – aż 33,1% całorocznego ruchu turystycznego skumulowało się w okresie lipiec–sierpień 2020 r., z przewagą turystyki krajowej nad zagraniczną^[18]. Podobne tendencje obserwowano w innych krajach europejskich.

3.2. REGULACJE SANITARNO-EPIDEMIOLOGICZNE A SWOBODA PRZEMIESZCZANIA SIĘ

Wybuch pandemii COVID-19 skłonił organizacje międzynarodowe, regionalne i krajowe do wprowadzenia szeregu regulacji prawnych, których celem było przede wszystkim ograniczenie swobody przemieszczania się ze względu na realne zagrożenie dla zdrowia i życia ludzi. W tym kontekście zastosowanie znalazły Międzynarodowe Przepisy Zdrowotne (IHR) z 2005 r., które upoważniły organy międzynarodowe, regionalne i krajowe do wprowadzania kontroli oraz podejmowania działań proporcjonalnych do stopnia ryzyka dla zdrowia i życia ludzi (art. 2)^[19]. Z kolei zgodnie z art. 12 ust. 3 Międzynarodowego Paktu Praw Obywatelskich i Politycznych (*International Covenant on Civil and Political Rights*, ICCPR) wolność poruszania się może być ograniczona wyłącznie ustawą oraz jedynie w zakresie koniecznym i proporcjonalnym, m.in. ze względu na ochronę zdrowia publicznego. Regulacja ta stanowi uniwersalny test legalności ograniczeń wolności poruszania się poza ramami Unii Europejskiej^[20].

W ramach *soft law* w UE przyjęto instrumenty koordynujące ograniczenia swobodnego przepływu osób w pandemii COVID-19^[21]. W pierwszej fazie były to zalecenie Rady (UE) 2020/1475 z 13 października 2020 r. w sprawie skoordynowanego podejścia do ograniczania swobodnego przepływu w odpowiedzi na pandemię COVID-19^[22], które wyznaczyło wspólne kryteria i progi epidemiologiczne, system mapowania kolorami oraz zasadę niedyskryminacji i proporcjonalności środków po stronie państw członkowskich^[23]. Dokument ten został zastąpiony przez zalecenie Rady (UE) 2022/107 z 25 stycznia 2022 r. w sprawie skoordynowanego podejścia na rzecz ułatwienia bezpiecznego swobodnego przemieszczania się podczas pandemii COVID-19^[24]. Dokument 2022/107 podtrzymał nacisk na koordynację unijną, niedyskryminację i oparcie działań na danych (w praktyce m.in. na statusie szczepienia/testu/ozdrowienia), dążąc do wyważenia bezpieczeństwa zdrowotnego i swobody przemieszczania się. Oba akty mają charakter niewiążący (zalecenia), typowy dla instrumentów koordynacyjnych w obszarze zdrowia publicznego^[25].

Polski ustawodawca w okresie pandemii opierał działania legislacyjne na ustawie z 5 grudnia 2008 r. o zapobieganiu oraz zwalczaniu zakażeń i chorób zakaźnych u ludzi. Ustawa ta zawiera materialnoprawną podstawę środków,

jakie władze publiczne mogą podejmować w razie epidemii lub stanu zagrożenia epidemicznego: art. 46a przewiduje możliwość ustanowienia – w drodze rozporządzenia Rady Ministrów – ograniczeń, obowiązków i nakazów na obszarze objętym stanem, zaś art. 46b zawiera katalog środków, w tym m.in. czasowe ograniczenie określonych sposobów przemieszczania się, zakazy zgromadzeń, czasowe ograniczenia prowadzenia określonych rodzajów działalności, a także obowiązek poddania się kwarantannie/izolacji^[26].

Z kolei ustawa z 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (tzw. specustawa *covidowa*), była aktem ramowym wprowadzającym nadzwyczajne instrumenty prawne, m.in. szczególne tryby organizacyjne i finansowe, podstawy pomocy, delegacje do rozporządzeń wykonawczych, rozwiązania dot. pracy zdalnej, zamówień, funduszy celowych^[27].

4. WPŁYW KONFLIKTÓW ZBROJNYCH NA SEKTOR TURYSTYCZNY

Nie ma wątpliwości, że każda wojna czy konflikt zbrojny ma ogromny wpływ na funkcjonowanie całego sektora turystycznego, zarówno w skali globalnej, jak i regionalnej czy krajowej. Obecnie na świecie trwają konflikty zbrojne, zwłaszcza w Azji i Afryce, które nie tylko ograniczają możliwe miejsca do rozwoju turystyki, ale wpływają negatywnie na funkcjonowanie całego sektora. Przykładem tego jest chociażby wydłużanie korytarzy przelotów samolotów celem ominięcia zagrożenia ostrzału samolotów pasażerskich. W tym miejscu omówię przypadek wojny pełnoekranowej Rosji z Ukrainą, zagwarantowanie bezpieczeństwa przelotów oraz jaka jest reakcja państw i organizacji międzynarodowych w tym zakresie.

4.1. PRZYPADEK WOJNY W UKRAINIE I JEJ WPŁYW NA SEKTOR TURYSTYCZNY

Pośród wielu konfliktów zbrojnych, jakie trwają obecnie na świecie, to wojna pełnoskalowa ma miejsce w konflikcie Rosji z Ukrainą. Rozpoczęła się ona 24 lutego 2022 r., ale jej pierwsza odsłona miała miejsce już w lutym–marcu 2014 r. i była to aneksja Krymu, a następnie w kwietniu tego samego roku wybuchła wojna w Donbasie^[28]. Wojna ta wywiera wpływ na wiele obszarów życia społecznego, politycznego, poczucie bezpieczeństwa, ale również na gospodarkę, w tym i na sektor turystyczny.

Wpływ wojny najlepiej widać na przykładzie lotów nad terytorium Ukrainy. Od 24 lutego 2022 r. cywilna przestrzeń powietrzna Ukrainy pozostaje zamknięta (ukraińskie NOTAM-y), a EASA wydała Conflict Zone Information Bulletin CZIB-2022-01 (obecnie R12), w którym – z uwagi na obecność i możliwe użycie systemów uzbrojenia – wskazano na wysokie ryzyko dla lotów cywilnych na wszystkich poziomach, w tym ryzyko celowego rażenia lub błędnej identyfikacji. Zarekomendowano zatem, aby nie wykonywać operacji cywilnych w ukraińskiej przestrzeni powietrznej. Biuletyn opublikowano 24 lutego 2022 r., a 31 lipca 2025 r. jego ważność przedłużono do 31 stycznia 2026 r. (z możliwością wcześniejszego przeglądu treści). CZIB jest instrumentem doradczym EASA wydawanym na podstawie art. 88 rozporządzenia (UE) 2018/1139^[29].

Kolejnym skutkiem wojny jest zamknięcie unijnej przestrzeni powietrznej dla ruchu związanego z Federacją Rosyjską. Rada UE w dniu 28 lutego 2022 r. przyjęła decyzję (WPZiB) 2022/335, a w ślad za nią rozporządzenie (UE) 2022/334, w którym dodano do rozporządzenia (UE) nr 833/2014 art. 3d. Przepis ten zakazuje lądowania, startów i przelotów w UE statkom powietrznym obsługiwanych przez rosyjskich przewoźników, statkom zarejestrowanym w Rosji oraz statkom nienależącym do Rosji, które są własnością, są czarterowane lub kontrolowane przez rosyjskie osoby/podmioty^[30].

Rosja zareagowała retorsją, zamykając swoją przestrzeń powietrzną dla linii z 36 państw, w tym wszystkich państw członkowskich UE (komunikat Rosawiacji, doniesienia prasowe z 28 lutego 2022 r.). Skutkiem obu decyzji było zerwanie bezpośredniej siatki połączeń pasażerskich UE–Rosja,

co uderzyło w turystykę wyjazdową/przyjazdową między tymi rynkami i przekierowało ruch przez kanały pozaunijne^[31].

Wojna Rosji z Ukrainą dotknęła również ograniczenia jednej z podstawowych wolności na świecie, a mianowicie swobody przemieszania się. Przejawem tego było zawieszenie ułatwień wizowych pomiędzy UE a Rosją. Pierwotnie było to zawieszenie częściowe (Decyzja 2022/333), a od 12. września 2022 r. – w całości (Decyzja 2022/1500). To oznacza wyższe opłaty, dłuższe procedury i obniżenie podaży podróży turystycznych Rosjan do strefy Schengen. Tym samym strumień turystów rosyjskich został przekierowany do państw pozaunijnych, takich jak Turcja, Serbia, a nawet Finlandia i Łotwa ze względu na łatwiejszą lokalną percepcję języka rosyjskiego.

Wpływ wojny na turystykę najlepiej widać w liczbach. Po pierwsze, zamknięcie ukraińskiej przestrzeni powietrznej i objazdy tras podniosły koszty operacyjne linii (dłuższe czasy lotu, większe spalanie). EASA utrzymuje CZIB-2022-01R12 dla Ukrainy (ważne do 31 stycznia 2026 r.), a EUROCONTROL wskazuje, że zamknięcie FIR UA *istotnie obniżyło efektywność sieci*. W 2023 r. średnia cena paliwa lotniczego wyniosła 2,66 USD/gal. (wyraźnie powyżej poziomu sprzed pandemii), co przełożyło się na presję na taryfy i koszty touroperacyjne^[32].

Po drugie, mimo presji kosztowej i niepewności noclegi w UE w 2023 r. osiągnęły 2,9 mld (+6,1% r/r; +1,4% vs. 2019), ale nierówno geograficznie: szybciej odbudowało się południe Europy, podczas gdy destynacje bliżej strefy wojny miały słabszą koniunkturę^[33].

Po trzecie, ubytek popytu z Rosji i Ukrainy osłabił strumienie przyjazdów/wyjazdów: jako rynki źródłowe odpowiadały łącznie za ok. 3% globalnych wydatków turystycznych; w 2019 r. Rosjanie wydali 36 mld USD, a Ukraińcy 8,5 mld USD. UNWTO szacowało, że w 2022 r. mogło to oznaczać globalnie nawet 14 mld USD utraconych przychodów^[34].

4.2. BEZPIECZEŃSTWO PODRÓŻY JAKO NOWY PRIORYTET REGULACYJNY W SEKTORZE TURYSTYCZNYM

Epidemia COVID-19 i wojna Rosji z Ukrainą wykreowały nowy priorytet działań w sektorze usług turystycznych. Po doświadczeniach COVID-19 i skutkach wojny w Ukrainie obecnie bezpieczeństwo podróży turystów i pracowników sektora turystycznego rozumie się znacznie szerzej niż jeszcze 10 lat temu. Nie chodzi już tylko o bezpieczeństwo w rozumieniu angielskich terminów *safety* czy *security* w transporcie, ale też o zdrowie publiczne, zarządzanie kryzysowe i odporność łańcuchów mobilności. Stąd dziś wyróżnia się nowe kierunki działań, do których zaliczamy m.in.:

- ustalenie stałych ram zdrowotnych i zasad zarządzania kryzysowego w UE. W tym zakresie znaczenie ma rozporządzenie (UE) 2022/2371 o poważnych transgranicznych zagrożeniach zdrowia, na podstawie którego wzmocniono rolę unijnego systemu wczesnego ostrzegania, wspólnych ocen ryzyka i skoordynowanych środków^[35]. Ponadto należy wspomnieć o zaktualizowanym w 2024 r. Kodeksie Granicznym Schengen, w którym przewidziano możliwość zharmonizowania, czasowych ograniczeń na granicy zewnętrznej UE w razie dużego zagrożenia dla zdrowia publicznego (oraz doprecyzowanie zasady ostatniej szansy przy przywracaniu kontroli na granicach wewnętrznych);
- bezpieczniejsze latanie, a więc umiejętne zarządzanie ryzykiem konfliktów i sporządzenie czarnej listy linii lotniczych, które nie gwarantują odpowiednich standardów bezpiecznego latania. Ważna tutaj jest unijna lista bezpieczeństwa lotniczego (Reg. (WE) 2111/2005) – regularnie aktualizowana *Air Safety List*, zakazująca lub ograniczająca operacje niebezpiecznych przewoźników w UE – która pozostaje narzędziem ochrony pasażerów *ex ante* (ostatnia aktualizacja: 3 czerwca 2025 r.)^[36];
- zbudowanie przez KE pakietu zwanego *Prawa podróży 2.0*, tzw. pakiet mobilności z 29 listopada 2023 r. KE zaproponowała wzmocnienie egzekwowania praw pasażerów wszystkich środków komunikacji^[37] oraz reformę dyrektywy o imprezach turystycznych (m.in. limity przedpłat, silniejsze i szybsze zwroty, jaśniejsza odpowiedzialność przy zakupie przez pośredników)^[38] oraz przepisy dla podróży multimodalnych^[39];

- utworzenie planu awaryjnego dla transportu, a tym samym wypracowanie tzw. odporności na przyszłe kryzysy. W dokumencie *Contingency plan for transport*^[40] znajduje się zestaw narzędzi na wypadek kryzysów, takich jak: koordynacja granic, priorytetyzacja ruchu, wymiana danych, szybkie zielone korytarze). To spójny wniosek, jaki wynika z pandemii i agresji Rosji na Ukrainę;
- stworzenie bezpieczniejszego i sprawniejszego chronienia granic zewnętrznych Unii i poszczególnych państw członkowskich. Tworzony jest zatem EES czyli cyfrowy system rejestracji wjazdów i wyjazdów obywateli państw trzecich. System ten ruszył 12 października 2025 r. Ponadto planuje się wstępną autoryzację podróży dla zwolnionych z wiz – planowany start w IV kw. 2026 r.

5. ZMIANY KLIMATYCZNE A ZRÓWNOWAŻONA TURYSTYKA

Jednym z ważnych tematów debaty publicznej na świecie są zmiany klimatyczne. ONZ i UE podejmują działania zmierzające do powstrzymania chociażby wzrostu temperatury na ziemi. Od dłuższego już czasu kreowana jest polityka zrównoważonego rozwoju gospodarczego i społecznego, czyli takiego, który uwzględnia jednocześnie potrzeby człowieka i środowiska, w którym on żyje. Sam rozwój gospodarczy nie jest zatem celem samym w sobie^[41].

5.1. WPŁYW ZMIAN KLIMATYCZNYCH NA DESTYNACJE TURYSTYCZNE

Zmiany klimatyczne niewątpliwie mają poważny wpływ na rozwój i funkcjonowanie sektora turystycznego. Międzynarodowy Zespół ds. Zmian Klimatu (*Intergovernmental Panel on Climate Change*, **IPCC**) działający przy ONZ odnotował, że klimat w Europie ociepla się szybciej od średniej globalnej. Rośnie liczba dni z temperaturą powyżej 35°C, co wpływa na komfort pobytu i bezpieczeństwo turystów, szczególnie w basenie Morza Śródziemnego. Fakt ten zwiększa ryzyko zdrowotne, zużycie energii na chłodzenie oraz spadek

atrakcyjności w szczycie lata^[42]. Do podobnych wniosków doszła również Europejska Agencja Środowiska w swoim raporcie z 11 marca 2024 r.^[43]

Do największych zagrożeń dla funkcjonowania sektora turystycznego należy zaliczyć m.in. wzrost zagrożenia pożarowego przy ociepleniu 1,5–3°C w wielu regionach europejskich (wpływ na bezpieczeństwo, odwoływanie imprez, koszty ubezpieczeń), erozję plaż i podtopień przy podnoszeniu się poziomu morza, co jest istotne dla kurortów śródziemnomorskich, niedobór śniegu w wielu tradycyjnych do niedawna miejscowościach narciarskich. Fakt ten wpływa na wielkość strumienia turystyki masowej, co uwidacznia się w m.in. w Hiszpanii^[44].

5.2. NORMY PRAWNE DOTYCZĄCE OCHRONY ŚRODOWISKA W TURYSTYCE

W tym punkcie ograniczę się do zaprezentowania wyłącznie regulacji UE o największym znaczeniu praktycznym. I tak w zakresie oceny oddziaływania zmian klimatycznych na turystykę, zwłaszcza na hotele, wyciągi, porty i drogi dojazdowe należy wskazać na dyrektywę 2014/52/UE zmieniającą dyrektywę 2011/92/UE w sprawie oceny wpływu wywieranego przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko^[45].

Kolejny akt prawny dotyczy odpowiedzialności za szkody ekologiczne, spowodowane również działalnością obiektów turystycznych czy touroperatorów. Zgodnie z dyrektywą 2004/35/WE w sprawie odpowiedzialności za środowisko w odniesieniu do zapobiegania i zaradzania szkodom wyrządzonym środowisku naturalnemu odpowiedzialność ponosi zawsze zanieczyszczający^[46].

W ramach unijnego Programu Natura 2000 chronione są szczególnie siedliska i gatunki roślinne. Powoduje to oczywiście ograniczenie lub wyłączenie ekspansji turystyki w obszary szczególnie chronione^[47]. Sposób użytkowania wód i kąpielisk regulowany jest na podstawie Ramowej Dyrektywy Wodnej 2000/60/WE^[48]. Należałoby jeszcze wskazać wspomnianą już dyrektywę 2004/35/WE *zanieczyszczający płaci*.

Transport związany z podróżami, a tym samym z procesem dekarbonizacji (emisja CO₂), wykorzystywany w sektorze usług turystycznych, musi brać pod uwagę m.in. rozporządzenie (UE) 2023/1805 w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim, dotyczące

redukcji intensywności GHG (gazów cieplarnianych) w żegludze wycieczkowej i promowej^[49]. Ważna jest także dyrektywa (UE) 2023/958 zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w odniesieniu do wkładu lotnictwa w unijny cel zmniejszenia emisji w całej gospodarce i odpowiedniego wdrożenia globalnego środka rynkowego, na podstawie której wprowadza się stopniowe wygaszanie bezpłatnych uprawnień w lotnictwie^[50].

5.3 TURYSTYKA ZRÓWNOWAŻONA I ODPOWIEDZIALNA – KIERUNKI ROZWOJU REGULACJI

Sektor turystyczny, pomimo konfliktów zbrojnych, pandemii czy regulacji prawnych dotyczących ochrony środowiska musi się nadal rozwijać wraz z rosnącym zapotrzebowaniem ilościowym i jakościowym na usługi turystyczne, ale z zachowaniem standardów wypracowanych w ramach polityki zrównoważonego i odpowiedzialnego rozwoju. Stąd na sektor turystyczny zostały nałożone liczne obowiązki, ale tylko niektóre z nich pozwolę sobie przedstawić poniżej.

Największe znaczenie w sektorze turystycznym mają małe i średnie przedsiębiorstwa. To dla nich, ale nie tylko, KE w 2022 r. opracowała tzw. kierunek horyzontalnego rozwoju zwany *over-/under-tourism*. Dokument ten stanowi swoistą mapę transformacji sektora, która polega na zielonej i cyfrowej transformacji MŚP, wskaźników i pomiaru śladu (energia, woda, odpady), dążeniu do prowadzenia gospodarki o obiegu zamkniętym, podnoszeniu kompetencji kadr, rozważaniu zarządzania przepływami turystów (*over-/under-tourism*). Dokument jest punktem odniesienia dla finansowania turystyki i reform krajowych/regionalnych w tym zakresie^[51].

Duże sieci hotelowe, touroperatorzy i linie transportowe zobligowane zostały do raportowania m.in. ilości wydzielanych emisji (zakres 1–3), zużycia wody/energii, produkcji ilościowej i jakościowej odpadów, ochronie bioróżnorodności i łańcucha dostaw. Obowiązki te nakładane są w różnych aktach prawa unijnego, m.in. w dyrektywie (UE) 2022/2464^[52] oraz rozporządzeniu delegowanym (UE) 2023/2772^[53]

Kolejnym działaniem, które musi podjąć sektor turystyczny, jest zwalczanie tzw. *Greenclaims*, czyli podawania nieprawdziwych danych w reklamie. Celem tego działania jest ochrona konsumenta przed tzw. ekością.

W tym sektorze dość często podmioty reklamujące swoje oferty powołują się na spełnienie wszelkich standardów ochrony środowiska lub pokazują nadzwyczajne warunki środowiskowe. Dlatego obiekty turystyczne stosujące ekoetykiety muszą rzetelnie uzasadniać postulowane tzw. zielone obietnice^[54].

Ostatnim z omawianych przykładowo obowiązków, jakie ciążyą na sektorze turystycznym, jest odbudowa przyrody – *Nature Restoration Law*. Obowiązek ten został wprowadzony na podstawie rozporządzenia PE i Rady 2022/869 z 2024 r. w sprawie odbudowy zasobów przyrodniczych i zmiany rozporządzenia^[55]. Ten akt prawny wprowadza wiążące sektor cele dotyczące odbudowy ekosystemów lądowych i morskich. W perspektywie długoterminowej konieczne będzie ograniczenie presji inwestycyjnej we wrażliwych destynacjach, co będzie wymagać *przyrodniczych* standardów zagospodarowania turystycznego.

WNIOSKI KOŃCOWE

Globalne kryzysy – pandemia, wojna i klimat – obnażyły rozproszenie i reaktywny charakter regulacji turystycznych. Potrzebne jest stałe, warstwowe podejście: jasne podstawy prawne ograniczeń (legalność, konieczność, proporcjonalność), silniejsza koordynacja na poziomie UE oraz sprawne mechanizmy zarządzania kryzysowego i wymiany danych (monitoring, *zielone korytarze*, standardy dla podróży multimodalnych). Priorytetem staje się bezpieczeństwo podróży i odporność łańcuchów mobilności, przy równoczesnym wzmocnieniu praw podróżnych i szybkości zwrotów. W perspektywie dłuższej regulacje muszą integrować cele klimatyczne: dekarbonizację dostępności, ochronę przyrody i wiarygodne *zielone* oświadczenia. Przyszła ich skuteczność zależy od egzekwowalności, finansowania i rutynowej ewaluacji, a na poziomie krajowym – od przewidywalnych delegacji ustawowych i współpracy z samorządami w destynacjach.

Doprecyzowując: potrzebne jest *lex continuitas* – stałe, opisane zawczasu procedury na czas kryzysu (z klauzulami wygaśnięcia), które można szybko reaktywować bez *ad hoc* legislacji. Warto przyspieszyć wdrożenie europejskich przestrzeni danych (turystyka/mobilność), aby decyzje o ograniczeniach i wsparciu opierały się na jednolitych, aktualnych wskaźnikach.

Regulacje powinny wymagać od branży *compliance-by-design* (np. z platform najmu krótkoterminowego) oraz wzmocnić cyberbezpieczeństwo i kompetencje MŚP. Niezbędna jest koordynacja pomiędzy: organizacje międzynarodowe–państwo–samorządy–organizatorzy w zarządzaniu przepływami turystów i komunikacja ryzyka. W obszarze finansowym warto rozwijać amortyzatory:

- fundusze gwarancyjne,
- ubezpieczenia parametryczne,
- szybkie ścieżki zwrotów,
- integracja celów klimatycznych z planowaniem destynacji (próg nośności, adaptacja, ochrona przyrody) powinna stać się warunkiem dostępu do instrumentów wsparcia finansowego.

REFERENCES

- Alejziak, W., Marciniec, T. (2003). *Międzynarodowe organizacje turystyczne*. EH-U Albis.
- Atasoy, B., Şeyhanlioğlu, H.Ö., Zengin, B. (2023). *Crises and tourism: an early assessment on the Russia-Ukraine war*. Anais Brasileiros de Estudos Turísticos: ABET 13.1, s. 1-14.
- Borek, D., Szot, K., Szuppe, K. (2022). *Kodeks ochrony turystów UNWTO w aspekcie jego zgodności z obowiązującymi przepisami prawa europejskiego i krajowego*. Folia Turistica 59, s. 9-33.
- Csapó, J. (2025). *Teoria i praktyka turystyki dostępnej w Europie Środkowej – implikacje wynikające ze współpracy w ramach międzynarodowego projektu*. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- de Marcos, F. (2025). *Where is the European Tourism Headed? Evolution of the regulation in Europe up to the 2030 European Agenda for Tourism*, [w:] eds. O. Kühne, L. Dumitrache, *Landscape–Tourism–Food: Contributions to European Touristscapes and Foodscapes*. Cham: Springer Nature Switzerland, s. 125-150.
- Grimme, W., Maertens, S., Bingemer, S. (2024). *An analysis of Russian international air traffic in times of war: What structural changes have emerged and who benefits from Western sanctions?* Transportation Research Procedia 81, s. 128-137.
- Hącia E., Łappko, A., Lučić, L. (2023). *Analiza wpływu pandemii COVID-19 na turystykę żeglarską w Chorwacji*. [w:] Ed. A. Panasiuk, *Turystyka w naukach społecznych*. Nauki o zarządzaniu i jakości, cz. 3. Uniwersytet Jagielloński, Kraków, s. 47-64.
- Horne, R. (2024). *Employment and social trends by region*. World Employment and Social Outlook 2024.1, s. 37-60.
- Krzemiński, M. (2021). *Reakcja UE na wyzwania związane z pandemią COVID-19*. Review of European Affairs 5.1 s. 31-41.
- Liberacki, M. (2025). *Czynniki wpływające na rozpoczęcie wojny z Ukrainą przez Rosję (Część 1)*. Prawo i Bezpieczeństwo–Law & Security 4, s. 46-61.
- Myga-Piątek, U. (2001). *Spór o pojęcie krajobrazu w geografii i dziedzinach pokrewnych*. Przegląd Geograficzny z. 1/2, s. 163-176.
- Sitek, M. (1999). *Sustainable development – ciągły czy zrównoważony rozwój?* Państwo i Prawo 54, z. 2, s. 82-83.
- Sitek, M. (2014). *Prawne i instytucjonalne podstawy modelu zrównoważonej konsumpcji w optyce 7. Programu działania UE na rzecz ochrony środowiska naturalnego do roku 2020*. Journal of Modern Science 4/23/2014, s. 231-247. Wydawnictwo WSGE.
- Sitek, M. (2006). *Zrównoważona turystyka – bezpieczna turystyka. Prawne i ekonomiczne instrumenty przeciwdziałania zagrożeniom dla lokalnych społeczności rozwojem sektora turystycznego w zakresie dewastacji środowiska naturalnego*. Journal of Modern Science, 1/3/2006, s. 111-123. Wydawnictwo WSGE.
- Tomaszewska, M. (2019). *O niektórych metodologicznych i socjologicznych problemach prawa turystycznego*. Zeszyty Naukowe. Turystyka i Rekreacja 1(23), s. 15-34.
- Wiktor, Z. (2023). *Wojna w Ukrainie – przyczyny i skutki po ponad roku trwania*. Studia Orientalne 27.3, s. 30-59.

ENDNOTES

- [1] Według prognoz opracowanych w dokumencie OECD, Employment Outlook 2024, AI i automatyzacja dość radykalnie zmieniają zawody i zadania im przypisywane. Do tego coraz większą wagę zyskuje podnoszenie kwalifikacji i przekwalifikowanie, nie zaś liczenie etatów. Zmiany te nie zachodzą równomiernie na świecie. Zależą one od regionu czy kontynentu. Zob. R. Horne, *Employment and social trends by region*, World Employment and Social Outlook 2024.1 (2024), s. 37–60.
- [2] Tylko nieliczne kraje na świecie pozostają zamknięte na obcych turystów lub też ich przyjazd jest silnie reglamentowany. Do takich państw zalicza się: Koreę Północną, Syrię, Jemen, Afganistan, Somalię, Haiti, Turkmenistan.
- [3] Więcej na temat funkcji prawa turystycznego zob. M. Tomaszewska, *O niektórych metodologicznych i socjologicznych problemach prawa turystycznego*, „Zeszyty Naukowe. Turystyka i Rekreacja” 2019, 1, 23, s. 27 (15–34).
- [4] W. Alejsiak, T. Marciniak, *Międzynarodowe organizacje turystyczne*, EH-U „Albis”, Kraków 2003, s. 125–132. Tamże opisane są również inne międzynarodowe organizacje zajmujące się turystyką w skali globalnej.
- [5] Zasadniczo dokumentów wydawanych przez WTO jest znacznie więcej. Do tych ważnych dokumentów można jeszcze zaliczyć: Montreal Convention 1999 (MC99) – zawierająca jednolite zasady odpowiedzialności przewoźników lotniczych; Chicago Convention, Annex 9 (Facilitation) – *standardy i zalecane praktyki ułatwiające odprawę pasażerów i bagażu (ramy dla procedur granicznych i lotnisk)* oraz WHO International Health Regulations (2005) – wiążące dla 194 państw stron. Zgodnie z art. 2 dokument ten określa cel i zakres: zapobiegania, ochrony i reagowania na międzynarodowe zagrożenia zdrowotne w sposób proporcjonalny.
- [6] *Framework Convention on Tourism Ethics*, UNWTO, art. 4–12, adopted 12 September 2019, A/RES/722(XXIII) (UNWTO General Assembly, 23rd session). Zob. J. Csapó, *Teoria i praktyka turystyki dostępnej w Europie Środkowej – implikacje wynikające ze współpracy w ramach międzynarodowego projektu*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań 2025, s. 52.
- [7] D. Borek, K. Szot, K. Szuppe, *Kodeks ochrony turystów UNWTO w aspekcie jego zgodności z obowiązującymi przepisami prawa europejskiego i krajowego*, „Folia Turistica” 2022, 59, s. 9–33.
- [8] U. Myga-Piątek, *Spór o pojęcie krajobrazu w geografii i dziedzinach pokrewnych*, „Przegląd Geograficzny” 2021, z. 1–2, s. 163–176.
- [9] A. de Marcos Fernández, *Where is the European Tourism Headed? Evolution of the regulation in Europe up to the 2030 European Agenda for Tourism*, [w:] O. Kühne, L. Dumitrache (red.), *Landscape – Tourism – Food: Contributions to European Touristscapes and Foodscapes*, Springer Nature Switzerland, Cham 2025, s. 125–150.
- [10] Do ważnych aktów prawnych UE dotyczących sektora turystycznego należy zaliczyć jeszcze: Transport lotniczy – rozporządzenie (WE) nr 261/2004 + PRM (1107/2006); Transport kolejowy – rozporządzenie (UE) 2021/782 (stosowane od 7 czerwca 2023 r.); Autobusy i autokary – rozporządzenie (UE) nr 181/2011.

- [11] E. Hącia, A. Łappko, L. Lučić, *Analiza wpływu pandemii COVID-19 na turystykę żeglarską w Chorwacji*, [w:] A. Panasiuk (red.), *Turystyka w naukach społecznych. Nauki o zarządzaniu i jakości*, cz. 3, Uniwersytet Jagielloński, Kraków 2023, s. 50 (47–64).
- [12] *Tourism suffers its deepest crisis in 2020 with a drop of 74% in international arrivals*, [w:] „World Tourism Barometr”, vol. 19, issue 1, January 2021, https://www.e-unwto.org/doi/abs/10.18111/wtobarometereng.2021.19.1.1?role=tab%2FUNWTO_Barom21_01_January.pdf&journalCode=wtobarometereng (dostęp: 17.08.2025).
- [13] W. Walsh, *Always resilient, aviation is looking beyond COVID-19*, „Annual Review” 2021, s. 64–65; [w:] chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/<https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2021.pdf> (dostęp: 17.08.2025). Zob. L. Walsh, *Adapting through transformative leadership: how pilots can build it while they fly it*, [w:] Y. Waghid, M. Drinkwater (red.), *The Bloomsbury Handbook of Values and Ethical Change in Transformative Leadership in Higher Education*, Bloomsbury Publishing 2024, s. 215.
- [14] W. Walsh, *Always resilient*, op. cit.
- [15] *Travel & Tourism Economic Impact 2021*, World Travel & Tourism Council, 2021, s. 2, 5.
- [16] GUS, *Wykorzystanie turystycznych obiektów noclegowych w 2020 r.*, Informacje sygnałowe, 2021, s. 1, 3.
- [17] Idem, s. 1.
- [18] Idem, s. 2.
- [19] Zob. *International Health Regulations*, [w:] https://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA77/A77_ACONF14-en.pdf?utm_source=chatgpt.com (dostęp: 17.08.2025).
- [20] *International Covenant on Civil and Political Rights*, [w:] https://www.ohchr.org/en/instruments-mechanisms/instruments/international-covenant-civil-and-political-rights?utm_source=chatgpt.com (dostęp : 17.08.2025).
- [21] Podstawę do wydawania przez UE aktów prawnych zaliczanych do *soft law*, stanowiły takie akty prawne jak: dyrektywa 2004/38/WE w sprawie prawa obywateli Unii i członków ich rodzin do swobodnego przemieszczania się i pobytu na terytorium państw członkowskich, (Dz.U. UE L 2004, s. 158–177), Karta Praw Podstawowych z 2000 r. oraz rozporządzenie 2016/399 w sprawie unijnego kodeksu zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen) (Dz.U. UE L 2016, s. 77).
- [22] Dz.U. UE L 337, 14.10.2020, s. 3–9.
- [23] Zalecenie to było następnie kilkakrotnie nowelizowane, m.in. 2021/119 z 1.02.2021, Dz.U. UE L 36I, 2.02.2021, s. 1–6; 2021/961 z 14.06.2021, Dz.U. UE L 213I, 16.06.2021, s. 1–11.
- [24] Dz.U. UE L 18, 27.01.2022, s. 110–123.
- [25] M. Krzemiński, *Reakcja UE na wyzwania związane z pandemią COVID-19*, „Review of European Affairs” 2021, 5.1, s. 31–41.
- [26] Tj. Dz.U. z 2024 r., poz. 924.
- [27] Tj. Dz.U. z 2023 r., poz. 1327.

- [28] Z. Wiktor, *Wojna w Ukrainie – przyczyny i skutki po ponad roku trwania*, „Studia Orientalne” 2023, 27.3, s. 30–59; M. Liberacki, *Czynniki wpływające na rozpoczęcie wojny z Ukrainą przez Rosję* (część 1), „Prawo i Bezpieczeństwo – Law & Security” 2025, 4, s. 46–61.
- [29] Zob. B. Atasoy, H.Ö. Şeyhanlioğlu, B. Zengin, *Crises and tourism: an early assessment on the Russia–Ukraine war*, „Anais Brasileiros de Estudos Turísticos: ABET” 2023, 13.1, s. 1–14. Efekt sieciowy w Europie: trwałe objazdy tras i nierówne obciążenie ACC – północno-wschodnie państwa (Bałtyk, FI, PL) straciły część tranzytu, południowo-wschodnie (HU, RS, AL, EL) obsłużyły go więcej niż oczekiwano; segment Airspace of Ukraine, [w:] https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs/czib-2022-01r12?utm_source=chatgpt.com (dostęp: 18.08.2025).
- [30] Dz.U. UE L 57, 28.2.2022, s. 4–6; s. 1–2.
- [31] *Russian flights bans hit airlines from 36 countries – aviation authority*, Reuters z 28 lutego 2022 r. [w:] https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/russia-imposes-sweeping-flight-bans-airlines-36-countries-2022-02-28/?utm_source=chatgpt.com (dostęp: 18.08.2025). Zob. W. Grimme, S. Maertens, S. Bingemer, *An analysis of Russian international air traffic in times of war: What structural changes have emerged and who benefits from Western sanctions?*, „Transportation Research Procedia” 2024, 81, s. 128–137.
- [32] Więcej danych statystycznych zob. w dokumencie: *Annual Network Operations Report 2023*, EUROCONTROL, z 2 maja 2024 r., [w:] https://www.eurocontrol.int/publication/annual-network-operations-report-2023?utm_source=chatgpt.com (dostęp: 18.08.2025).
- [33] *European Tourism: Trends & Prospects*, Quarterly Report Q2/2024, s. 16–18.
- [34] *Impact of the Russian Offensive in Ukraine on International Tourism*, UNWTO Tourism Market Intelligence and Competitiveness Department, issue 4, 16 May 2022, [w:] https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2022-05/16-05-22-impact-russia-ukraine.pdf?q7kCpUZsLi4Su_Zlo1d2b08bH0_L0Pln=&utm_source=chatgpt.com (dostęp: 18.08.2025).
- [35] Dz.U. UE L 314, 6.12.2022.
- [36] *The EU air safety list*, [w:] [chrome-extension://efaidnbmnmnibpcjpcglclefindmkaj/https://transport.ec.europa.eu/document/download/3195fabb-7575-4db9-85b9-ec5a77b481aa_en?filename=air-safety-list-2025-06-03_en.pdf](https://transport.ec.europa.eu/document/download/3195fabb-7575-4db9-85b9-ec5a77b481aa_en?filename=air-safety-list-2025-06-03_en.pdf) (dostęp: 18.08.2025).
- [37] KE wnioskuje o rozporządzenie wzmacniające egzekwowanie praw pasażerów m.in. minimalne standardy jakości usług, ujednolicone procedury skarg, większe kompetencje organów krajowych, doprecyzowanie zwrotów przy rezerwacjach przez pośrednika (COM(2023) 753 final).
- [38] KE przeprowadza rewizję dyrektywy o imprezach turystycznych (2015/2302/UE) – m.in. limit zaliczki co do zasady 25% i reszta najwcześniej 28 dni przed wyjazdem, zwrot dla podróżnego w 14 dni, zwrot B2B od usługodawców dla organizatora w 7 dni, zasady dla voucherów, wzmocniona ochrona na wypadek niewypłacalności (COM(2023) 905 final).

- [39] Podróże multimodalne pozwalają turystyce na podróż różnymi środkami komunikacji. Stąd proponuje się wspólny formularz roszczeń z podziałem odpowiedzialności przewoźników i pośredników (Com(2023) 752 final).
- [40] COM(2022) 211 final.
- [41] M. Sitek, *Prawne i instytucjonalne podstawy modelu zrównoważonej konsumpcji w optyce 7. Programu działania UE na rzecz ochrony środowiska naturalnego do roku 2020*, „Journal of Modern Science”, 4/23/2014 s. 231–247; idem, *Zrównoważona turystyka – bezpieczna turystyka. Prawne i ekonomiczne instrumenty przeciwdziałania zagrożeniom dla lokalnych społeczności rozwojem sektora turystycznego w zakresie dewastacji środowiska naturalnego*, „Journal of Modern Science”, 1/3/2006, s. 111–123, idem, „Sustainable development” – ciągły czy zrównoważony rozwój? „Państwo i Prawo” 54(1999), z. 2, s. 82–83.
- [42] Kwestia wzrostu temperatury w Europie omawiana jest w art. 13 IPCC Sixth Assessment Report, [w:] <https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg2/chapter/chapter-13/> (dostęp: 19.08.2025).
- [43] *European Climate Risk Assessment*. EEA Report 01/2024, [w:] <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/european-climate-risk-assessment> (dostęp: 19.08.2025).
- [44] Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). *Mediterranean Region, [w:] Climate Change 2022 – Impacts, Adaptation and Vulnerability: Working Group II Contribution to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Cambridge University Press 2023, 2233–2272, [w:] <https://www.cambridge.org/core/books/climate-change-2022-impacts-adaptation-and-vulnerability/mediterranean-region/1CA723CD22CB7C23E5336E46038C0E17> (dostęp: 19.08.2025).
- [45] Dz.U. UE L 124/2014, s. 1–18.
- [46] Dz.U. UE L 143/2004, s. 56–75.
- [47] Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory. Dz.U. UE L 206/1992, s. 7–50.
- [48] Dz.U. UE L 327/2000, s. 1–43.
- [49] Dz.U. UE L 234/2023, s. 48–85.
- [50] Dz.U. UE L 130/2023, s. 115.
- [51] Dyrektywa PE i Rady (UE) 2024/1760 w sprawie należytej staranności przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju.
- [52] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2464 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 537/2014, dyrektywy 2004/109/WE, dyrektywy 2006/43/WE oraz dyrektywy 2013/34/UE w odniesieniu do sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju. Dz.U. UE L 322/2022, s. 15–80.
- [53] Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2023/2772 z dnia 31 lipca 2023 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/34/UE w odniesieniu do standardów sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju. Dz.U. UE 2023/2772, 22.12.2023.

^[54]Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/825 w sprawie zmiany dyrektyw 2005/29/WE i 2011/83/UE w odniesieniu do wzmocnienia pozycji konsumentów w procesie transformacji ekologicznej poprzez lepszą ochronę przed nieuczciwymi praktykami oraz lepsze informowanie.

^[55]Dz.U UE L 2024/1991, 29.7.2024.