

Podstawy odpowiedzialności przewoźnika kolejowego za uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź śmierć pasażera

Spis treści

- I. Wprowadzenie
- II. Zakres zastosowania przepisów rozporządzenia 1371/2007 dotyczących odpowiedzialności za życie i zdrowie pasażera
 1. Uwaga ogólna
 2. Przewozy wykonywane przez przewoźników posiadających licencję
 3. Rozporządzenie 1371/2007 a prawo właściwe dla umowy przewozu
 4. Stosowanie rozporządzenia 1371/2007 poza obszarem Unii Europejskiej
 5. Modyfikacja zakresu zastosowania rozporządzenia 1371/2007 przepisami prawa krajowego
- III. Stosunek między rozporządzeniem 1371/2007 a przepisami ujednoliconymi CIV
- IV. Stosowanie prawa krajowego
- V. Podsumowanie

Streszczenie

Regulacja odpowiedzialność przewoźnika kolejowego za uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź śmierć pasażera zawarta jest obecnie w kilku aktach prawnych. Podstawowe znaczenie ma rozporządzenie 1371/2007. Znajduje ono zastosowanie do większości przewozów krajowych, jak również przewozów międzynarodowych między państwami UE. Dotyczy jednak tylko przewozów wykonywanych przez przewoźnika posiadającego licencję wymaganą przepisami prawa unijnego. Wątpliwości budzi jego stosowanie w sytuacji, gdy umowa przewozu została poddana reżimowi prawa państwa trzeciego (niebędącego członkiem UE). W przypadku przewozów do i z państw trzecich będących stroną przepisów ujednoliconych CIV odpowiedzialność przewoźnika za życie i zdrowie pasażera jest regulowana tymi przepisami. Kodeks cywilny może mieć zastosowanie – na zasadzie wyłączości – do tych przewozów, które nie podlegają reżimowi rozporządzenia 1371/2007 ani przepisów ujednoliconych CIV. W odniesieniu do przewozów, które podlegają tym reżimom regulacja kodeksu stosowana jest uzupełniająco. Ponadto osoba poszkodowana może w takim wypadku oprzeć swoje roszczenie na przepisach kodeksu cywilnego o odpowiedzialności deliktowej. Nawet jednak w razie oparcia roszczenia na podstawach deliktowych przewoźnik ponosi odpowiedzialność tylko na warunkach i w granicach przewidzianych w rozporządzeniu 1371/2007 lub przepisach ujednoliconych CIV.

* Doktor; Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Katedra Prawa Gospodarczego, Transportowego i Ubezpieczeń; e-mail: daniel.dabrowski@wzieu.pl.

Słowa kluczowe: odpowiedzialność przewoźnika kolejowego; odpowiedzialność przewoźnika za życie i zdrowie; przewóz pasażerów; rozporządzenie 1371/2007; prawa pasażerów.

JEL: K12, K13, K15

I. Wprowadzenie

Liczba poważnych wypadków w transporcie kolejowym w Europie systematycznie spada. Obrazują to dane gromadzone przez Międzynarodowy Związek Kolei (International Union of Railways, 2017). O ile w roku 2006 doszło do 2370 poważnych wypadków kolejowych, o tyle dziesięć lat później, w roku 2016 było ich 1632. Stale spada także liczba ofiar, w tym ofiar śmiertelnych takich wypadków. W roku 2016 ofiar śmiertelnych było 899, przy czym zasadnicza większość dotyczyła osób uderzonych przez pociąg oraz zdarzeń na przejazdach kolejowych, a nie pasażerów. Określany od 2011 r. przez Międzynarodowy Związek Kolei globalny wskaźnik bezpieczeństwa¹ obrazuje rokroczną poprawę bezpieczeństwa, co niewątpliwie ma swoje źródło w wielu działaniach podejmowanych przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury bądź to z własnej inicjatywy, bądź w ramach realizacji wymogów wynikających z przepisów prawa. Mimo wszystko jednak wypadki z udziałem pasażerów zdarzają się i będą się zdarzać. Kwestia odpowiedzialności przewoźnika za poniesione w ich wyniku szkody ma zatem ogromne znaczenie. W aktualnym, istniejącym w Polsce stanie prawnym regulacja tej odpowiedzialności zawarta jest w kilku aktach prawnych pochodzących od różnych prawodawców: rozporządzeniu 1371/2007², przepisach ujednoczonych CIV³ oraz w kodeksie cywilnym. Niniejszy artykuł ma na celu określenie podstaw prawnych odpowiedzialności przewoźnika kolejowego za życie i zdrowie pasażera. Przedstawiono w nim zakres zastosowania poszczególnych aktów prawnych oraz ich wzajemne relacje. Autor podejmuje również problem wzajemnego stosunku odpowiedzialności deliktowej oraz kontraktowej przewoźnika wobec pasażera.

II. Zakres zastosowania przepisów rozporządzenia 1371/2007 dotyczących odpowiedzialności za życie i zdrowie pasażera

1. Uwaga ogólna

Jedną z podstawowych kwestii unormowanych w rozporządzeniu 1371/2007 jest odpowiedzialność przedsiębiorstw kolejowych wobec pasażerów oraz za ich bagaż. Zgodnie z art. 11 tego rozporządzenia „Z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozdziału i bez uszczerbku dla mających zastosowanie przepisów krajowych przyznających pasażerom prawo do odszkodowania, odpowiedzialność przedsiębiorstwa kolejowego wobec pasażerów oraz za ich bagaż regulowana jest przepisami rozdziałów I, III i IV tytułu IV oraz tytułu VI i tytułu VII załącznika I”. Wskazany w tym przepisie załącznik I do rozporządzenia to wyciąg z przepisów ujednoczonych o umowie międzynarodowego przewozu osób kolejami (CIV). Reżim

¹ UIC Global Safety Index.

² Rozporządzenie nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23.10.2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE 2007 L 315/14).

³ Przepisy ujednoczone o umowie międzynarodowego przewozu osób kolejami – Załącznik A do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) sporządzonej w Bernie dnia 9.05.1980 r. (Dz.U. 1985 Nr 34, poz. 158) zmienionej Protokołem sporządzonym w Włnie dnia 3.06.1999 r. (Dz.U. 2007 Nr 100, poz. 674).

rozporządzenia 1371/2007 w zakresie dotyczącym odpowiedzialności przewoźnika za życie i zdrowie pasażerów oraz ich bagaż jest zatem w zasadniczej mierze tożsamy z reżimem przepisów ujednoliconych CIV.

2. Przewozy wykonywane przez przewoźników posiadających licencję

Zagadnieniem o zasadniczym znaczeniu jest ustalenie do jakich przewozów (umów przewozu) znajduje zastosowanie reżim odpowiedzialności przewoźnika przewidziany w rozporządzeniu 1371/2007. Przepis art. 2 ust. 1 rozporządzenia stanowi, że „rozporządzenie stosuje się na terenie całej Wspólnoty w odniesieniu do wszelkich podróży i usług kolejowych wykonywanych przez jedno lub kilka przedsiębiorstw kolejowych posiadających licencję wydaną zgodnie z dyrektywą Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym”. Zgodnie natomiast z ust. 2 wskazanego artykułu „Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się w odniesieniu do przedsiębiorstw kolejowych i usługodawców, którzy nie posiadają licencji (...)”. Warunkiem stosowania rozporządzenia jest zatem wykonywanie przewozu przez przewoźnika posiadającego licencję wydaną zgodnie z dyrektywą 2012/34/UE⁴, która zastąpiła dyrektywę 95/18/WE. Wspomniana dyrektywa 2012/34/UE przewiduje generalny obowiązek posiadania licencji przez przedsiębiorstwo kolejowe, jednak w art. 2 ust. 2 dopuszcza wprowadzenie w prawie krajowym pewnych zwolnień z tego obowiązku. Ustawodawca polski skorzystał z możliwości wskazanych w tym przepisie. Po pierwsze, w art. 44 utk⁵ wyłączono konieczność uzyskania licencji przez przedsiębiorców wykonujących przewozy w obrębie bocznicy kolejowej lub stacji kolejowej. Wyłączenie to nie ma jednak większego znaczenia dla zakresu zastosowania rozporządzenia 1371/2007, gdyż przy tego typu przewozach zwykle nie są przewożeni pasażerowie. Znacznie istotniejsze są natomiast zwolnienia wynikające z art. 3 ust. 5 oraz ust. 7 utk. Zgodnie z pierwszym z tych przepisów (art. 3 ust. 5 utk) obowiązek uzyskania licencji został wyłączony w stosunku do przewoźników wykonujących przewozy wyłącznie w oparciu o infrastrukturę kolei wąskotorowej⁶. Trzeba zatem przyjąć, że do wykonywanych przez takich przewoźników przewozów nie stosuje się przepisów rozporządzenia 1371/2007, w tym również dotyczących odpowiedzialności za życie i zdrowie pasażera. Odpowiedzialność ta regulowana jest więc przepisami kodeksu cywilnego⁷. Nasuwa się tu pytanie, czy w razie gdy przewoźnik wykonujący przewozy w oparciu o infrastrukturę kolei wąskotorowej posiada licencję (np. ze względu na to, że wykonuje także przewozy pasażerskie na innych liniach) rozporządzenie 1371/2007 znajduje zastosowanie także do przewozów wykonywanych przez niego na linii wąskotorowej. Językowa wykładnia art. 2 ust. 1 rozporządzenia 1371/2007 nakazywałaby twierdząco odpowiedzieć na tak postawione pytanie. Wydaje się jednak, że byłoby to sprzeczne z celem omawianych przepisów. Trudno bowiem znaleźć przyczynę różnicowania pozycji prawnej przedsiębiorcy, który nie posiada licencji, gdyż wykonuje przewozy wyłącznie w oparciu o infrastrukturę kolei wąskotorowej i takiego, który posiada licencję ze względu na prowadzenie działalności także w oparciu o infrastrukturę inną niż

⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z 21.11.2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE 2012 L 343/32).

⁵ Ustawa z 28.03.2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. 2017, poz. 2117 ze zm.).

⁶ Pojęcie „kolei wąskotorowej” zostało zdefiniowane w art. 4 pkt 1d) utk, zgodnie z którym jest to „kolej, której tory mają szerokość mniejszą niż 1435 mm”.

⁷ Por. na ten temat niżej w rozdziale IV.

wąskotorowa. Należy więc przyjąć, że rozporządzenie znajduje zastosowanie do danego przewozu tylko wówczas, gdy jego wykonywanie wymaga posiadania licencji przez przewoźnika kolejowego.

Przepisów o obowiązku uzyskania licencji nie stosuje się także do metra (art. 3 ust. 1 pkt 7 utk). Również w tym przypadku odpowiedzialność przewoźnika kolejowego za życie i zdrowie pasażera regulowana jest przepisami kodeksu cywilnego, a nie rozporządzenia 1371/2007.

3. Rozporządzenie 1371/2007 a prawo właściwe dla umowy przewozu

Rozważyć należy czy stosowanie rozporządzenia 1371/2007 jest uzależnione od tego, czy prawem właściwym dla umowy przewozu jest prawo państwa członkowskiego UE.

Nie budzi wątpliwości, że przepisy rozporządzenia 1371/2007 mają w zasadniczej części charakter przepisów prawa prywatnego. Regulują one umowę przewozu osób koleją i określają prawa i obowiązki stron tej umowy. Powstaje pytanie, jaki charakter ma odpowiedzialność przewoźnika unormowana w przepisach załącznika nr I, do którego odsyła art. 11 rozporządzenia. Czy jest to odpowiedzialność kontraktowa, czy deliktowa? Kwestia ta nie została rozstrzygnięta w rozporządzeniu. Pewną wskazówką może być jednak odwołanie się do przepisu art. 3 pkt 2 rozporządzenia, w którym pojęcie „przewoźnika” zostało zdefiniowane jako „przedsiębiorstwo kolejowe, z którym pasażer zawarł umowę przewozu lub też kilka przedsiębiorstw kolejowych, które mogą ponosić odpowiedzialność **na podstawie tej umowy**” (podkreślenie autora – DD). Ze sformułowania tego można zatem wyciągnąć wniosek o kontraktowym charakterze odpowiedzialności przewoźnika. Za takim stanowiskiem przemawia także treść art. 26 ust. 5 załącznika I do rozporządzenia 1371/2007. Zgodnie z nim „Jeśli przewóz podlegający jednej umowie przewozu wykonywany jest kolejno przez więcej niż jednego przewoźnika, to w przypadku śmierci lub uszkodzeń ciała podróżnych odpowiedzialność ponosi przewoźnik, który na mocy umowy przewozu zobowiązany był wykonać usługę przewozu, podczas której miał miejsce wypadek. Jeśli usługa ta nie została wykonana przez tego przewoźnika, lecz przez przewoźnika podwykonawcę, odpowiedzialność zgodną z niniejszymi przepisami ujednoliconymi ponoszą solidarnie obaj przewoźnicy”. Odwoływanie się do umowy przewozu w treści tego przepisu świadczy o kontraktowym charakterze odpowiedzialności przewoźnika. Oceny tej nie zmienia art. 52 załącznika I do rozporządzenia 1371/2007, zgodnie z którym przepisy ujednolicone (także te, które odnoszą się do odpowiedzialności przewoźnika) znajdują zastosowanie bez względu na tytuł, na którym oparte są roszczenia o odszkodowanie⁸.

Zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia 593/2008⁹ „umowa przewozu osób podlega prawu państwa, w którym podróżny ma miejsce zwykłego pobytu, pod warunkiem że w tym samym państwie znajduje się miejsce wyjazdu lub miejsce przeznaczenia. Jeżeli warunki te nie są spełnione, stosuje się prawo państwa, w którym znajduje się miejsce zwykłego pobytu przewoźnika”. Ta zasada ogólna nie wyłącza jednak dokonania wyboru prawa właściwego i poddania umowy prawu państwa, w którym: podróżny ma miejsce zwykłego pobytu, przewoźnik ma miejsce zwykłego pobytu, znajduje się główna siedziba organu zarządzającego przewoźnika, znajduje się miejsce wyjazdu lub znajduje się miejsce przeznaczenia (art. 5 ust. 2 akapit 2 rozporządzenia 593/2008).

⁸ Por. na ten temat niżej w rozdziale IV.

⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z 17.06.2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I) (Dz. Urz. UE 2008 L 177/6).

Możliwe jest zatem, że umowa przewozu osób, której trasa przebiega przez państwo UE, zostanie poddana prawu państwa trzeciego (niebędącego państwem UE). Jeżeli takie państwo trzecie jest stroną reguł CIV wówczas różnice dotyczące odpowiedzialności przewoźnika wobec pasażera są nieistotne. W innym przypadku mogą być one znaczne. Wydaje się jednak, że nawet gdyby umowa przewozu osób została poddana prawu państwa trzeciego, to sąd państwa członkowskiego powinien zastosować przepisy rozporządzenia 1371/2007 odnoszące się do odpowiedzialności przewoźnika wobec pasażera, choćby dokonany wybór prawa państwa trzeciego był dopuszczalny w świetle art. 5 ust. 2 akapit 2 rozporządzenia 593/2008. Podstawą prawną zastosowania tych przepisów byłby art. 9 ust. 1 rozporządzenia 593/2008 regulujący kwestię przepisów wymuszających swoje zastosowanie¹⁰. Przepisy odnoszące się do ochrony życia i zdrowia pasażerów są istotnym elementem ochrony interesów publicznych poszczególnych państw. Przemawia za tym także art. 6 ust. 1 rozporządzenia 1371/2007, zgodnie z którym „Zobowiązania wobec pasażerów wynikające z niniejszego rozporządzenia nie podlegają ograniczeniu lub wyłączeniu, zwłaszcza na mocy klauzuli derogacyjnej lub ograniczającej zawartej w umowie transportowej”. Brak tu wprawdzie klauzuli o niedopuszczalności wyłączenia stosowania przepisów także w razie wyboru prawa obcego, jednak treść tego przepisu podkreśla wagę unormowań rozporządzenia.

4. Stosowanie rozporządzenia 1371/2007 poza obszarem UE

Zgodnie z cytowanym wyżej art. 2 ust. 1 rozporządzenia 1371/2007 stosowane jest ono „na terenie całej Wspólnoty (...)”. Takie sformułowanie mogłoby sugerować, że nie ma ono zastosowania do zdarzeń (np. wypadku powodującego śmierć czy uszkodzenie ciała), jeśli miało ono miejsce poza obszarem UE, choćby umowa przewozu zawarta była przez licencjonowanego przewoźnika, a przewóz rozpoczynał się lub kończył w państwie należącym do UE. Taki pogląd byłby jednak błędny, przynajmniej w odniesieniu do odpowiedzialności przewoźnika za życie i zdrowie pasażera. Skoro bowiem, jak wyżej wskazano, jest to odpowiedzialność o charakterze kontraktowym, rozstrzygające jest czy do danej umowy przewozu zastosowanie znajduje prawo państwa UE. Bez znaczenia jest natomiast miejsce, w którym doszło do niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania. Nawet jeśli przewoźnik posiadający licencję, który zawarł umowę, zlecił wykonanie przewozu na części trasy (poza UE) przewoźnikowi, który nie posiada licencji, nie wpływa to na podstawy odpowiedzialności przewoźnika umownego w stosunku do pasażera.

5. Modyfikacja zakresu zastosowania rozporządzenia 1371/2007 przepisami prawa krajowego

Zakres zastosowania rozporządzenia 1371/2007 może być w pewnym stopniu modyfikowany prawem wewnętrznym państw członkowskich na podstawie zezwoleń przewidzianych w art. 2 ust. 4–6 tego rozporządzenia. Postanowienie ust. 4 pozwala na wprowadzenie zwolnień w odniesieniu do krajowych kolejowych połączeń pasażerskich (wprowadzając jednak czasowe ograniczenia tego zwolnienia), natomiast ust. 5 w odniesieniu do miejskich, podmiejskich i regionalnych usług kolejowych usług pasażerskich (bez ograniczeń czasowych). Zwolnienia te nie mogą jednak dotyczyć przepisów wskazanych w art. 2 ust. 3 rozporządzenia, w tym między innymi przepisu

¹⁰ Podobnie (Steennot, 2014, s. 178). Pogląd tego Autora został wyrażony na gruncie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 11.02.2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz. Urz. WE 2004 L 46/1, Polskie Wydanie Specjalne 2004 rozdz. 7, t. 8, s. 10).

art. 11 określającego zasady odpowiedzialności przedsiębiorstwa kolejowego wobec pasażerów oraz za ich bagaż. Te zasady odpowiedzialności znajdują więc zastosowanie do wszystkich kolejowych przewozów krajowych, w tym także w odniesieniu do przewozów miejskich, podmiejskich i regionalnych, nawet jeśli prawodawca krajowy skorzystał ze zwolnienia, o którym mowa w art. 2 ust. 4 lub 5 rozporządzenia (tak jak zrobił to ustawodawca polski w art. 3a utk). Jedynie art. 2 ust. 6 rozporządzenia 1371/2007 pozwala na wyłączenie stosowania wszystkich przepisów (w tym także odnoszących się do odpowiedzialności przewoźnika) w odniesieniu do „usług lub tras, ze względu na to, że istotna część kolejowej usługi pasażerskiej, w tym co najmniej jeden planowany przystanek na stacji, ma miejsce poza Wspólnotą”. Polska wprawdzie skorzystała z tego przepisu, jednak wyłączono tylko stosowanie art. 8 ust. 3, art. 10 i art. 21 ust. 1 rozporządzenia 1371/2007, podobnie zresztą jak w odniesieniu do wszystkich przewozów krajowych¹¹.

III. Stosunek między rozporządzeniem 1371/2007 a przepisami ujednoczonymi CIV

Zakres zastosowania przepisów ujednoczonych CIV został określony w odmienny sposób niż w przypadku rozporządzenia 1371/2007. Zgodnie z art. 1 § 1 CIV przepisy ujednoczone „stosuje się do każdej umowy odpłatnego lub nieodpłatnego przewozu osób koleją, jeżeli miejsce wyjazdu i miejsce przeznaczenia są położone w dwóch różnych Państwach Członkowskich, niezależnie od miejsca zamieszkania lub siedziby i przynależności państwowej stron umowy przewozu”. Metoda określenia zakresu zastosowania jest zatem podobna, jak w przypadku innych konwencji przewozowych i odwołuje się do miejsca wyjazdu i przeznaczenia. Powstaje wątpliwość jaki jest wzajemny stosunek między przepisami ujednoczonymi CIV a rozporządzeniem 1371/2007, tzn. czy w sytuacji, gdy do umowy przewozu zastosowanie znajdują przepisy ujednoczone należy stosować te przepisy czy rozporządzenie 1371/2007. Kwestia ta ma wprawdzie ograniczone znaczenie ze względu na tożsamość przepisów ujednoczonych CIV i załącznika nr 1 do rozporządzenia, który – jak wskazano wyżej – stanowi powtórzenie przepisów art. 6 do art. 64 CIV (z wyłączeniem art. 60 ust. 4 i 5 CIV). Ponadto, nawet przy ustaleniu, że do danej umowy stosuje się w pierwszym rzędzie przepisy ujednoczone CIV, to i tak w sprawach nieuregulowanych uzupełniająco mogłyby znaleźć zastosowanie przepisy rozporządzenia 1371/2007. Wynika to z art. 8 § 2 COTIF, zgodnie z którym „w sprawach nieuregulowanych w Konwencji stosuje się prawo krajowe”, przez co należy rozumieć także prawo Unii Europejskiej obowiązujące w danym państwie członkowskim. W odniesieniu do odpowiedzialności przewoźnika za życie i zdrowie pasażera dotyczy to np. wypłaty zaliczek w przypadku śmierci lub zranienia pasażera (art. 13 rozporządzenia 1371/2007). Jednocześnie nawet gdyby przyjąć, że w danym przypadku zastosowanie znajdują przepisy rozporządzenia, to w sprawach w nim nieuregulowanych można by odwołać się do przepisów ujednoczonych CIV (np. stosując pominięte w załączniku nr 1 do rozporządzenia 1371/2007 przepisy art. 60 ust. 4 i 5 CIV). Teoretycznie rozstrzygnięcie omawianej kwestii może mieć jednak znaczenie ze względu na inne zasady wykładni rozporządzenia oraz przepisów ujednoczonych. Konwencja COTIF i wszystkie jej załączniki zostały sporządzone w trzech językach, jednak w razie rozbieżności

¹¹ Wyłączenia tego dokonano rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 20.11.2014 r. w sprawie zwolnienia ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. poz. 1680). Szerzej na temat zwolnień ze stosowania przepisów rozporządzenia por. (Kłosowski, 2016, s. 145–159).

rozstrzygający jest wyłącznie tekst francuski (art. 45 § 1 COTIF). Wszystkie języki rozporządzenia są natomiast językami autentycznymi i zgodnie z ogólną zasadą powinny być uwzględniane przy interpretacji treści rozporządzenia. Jak się jednak wydaje, ta ogólna reguła wykładni aktów prawnych UE powinna zostać przełamana w przypadku wykładni przepisów załącznika I do rozporządzenia 1371/2007, ze względu na wyrażony w jego preambule (motyw 14) zamiar oparcia reżimu systemu odszkodowań dla pasażerów tworzonego przez to rozporządzenie na przepisach ujednoczonych CIV. Aby zapewnić zbieżność wyników interpretacji postanowień załącznika I do rozporządzenia 1371/2007 oraz przepisów ujednoczonych CIV należy przyznać prymat francuskiej wersji językowej tego załącznika.

Kwestia ustalenia właściwego aktu prawnego (CIV czy rozporządzenie 1371/2007) mogłaby zyskać na znaczeniu gdyby doszło do zmiany przepisów ujednoczonych CIV, która nie znalazłaby odzwierciedlenia w zamianie załącznika I do rozporządzenia 1371/2007. W celu uniknięcia takiej sytuacji, w projektowanym nowym rozporządzeniu dotyczącym praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym przewiduje się udzielenie upoważnienia Komisji Europejskiej do dokonywania zmian załącznika I do rozporządzenia¹².

Można by sądzić, że konwencja ma pierwszeństwo przed rozporządzeniem, tzn. w sytuacji, w której dana umowa podlega przepisom konwencji, przepisy rozporządzenia są stosowane do niej jedynie uzupełniająco. Taki pogląd byłby uzasadniony w świetle ugruntowanego stanowiska, zgodnie z którym umowy międzynarodowe zawarte przez UE mają pierwszeństwo przed prawem pochodnym¹³. Trzeba jednak wziąć pod uwagę, że umowa między UE a Międzypaństwową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF)¹⁴ rozstrzygnęła tę kwestie odmiennie. Zgodnie z art. 2 tej umowy „Bez uszczerbku dla przedmiotu i celu konwencji zakładającego promowanie, usprawnienie i ułatwianie ruchu kolejowego oraz bez uszczerbku dla pełnego stosowania konwencji w stosunku do pozostałych Stron konwencji w ich wzajemnych stosunkach, Strony konwencji będące państwami członkowskimi Unii stosują przepisy Unii, a zatem nie stosują zasad wynikających z tej konwencji, chyba że nie ma przepisów unijnych regulujących dany obszar”. Zacytowane postanowienie wyraźnie odróżnia zatem stosunki wzajemne między państwami UE oraz stosunki między państwami UE i państwami trzecimi¹⁵. Rozróżnienie to znajduje potwierdzenie także w preambule umowy, zgodnie z którą „we wzajemnych stosunkach państwa członkowskie Unii nie mogą powoływać się na prawa i obowiązki wynikające z konwencji ani ich stosować” (motyw 7 preambuły), a jednocześnie „konwencja ma w pełni zastosowanie w stosunkach między Unią i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a pozostałymi Stronami konwencji, z drugiej strony” (motyw 8 preambuły). Z zacytowanego postanowienia wyraźnie wynika, że jeżeli przewóz pasażerów wykonywany jest między dwoma państwami UE to w pierwszym

¹² Por. art. 36 projektowanego rozporządzenia. Dostęp on-line: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?qid=1528889182154&uri=CELEX:52017PC0548> (14.06.2018).

¹³ Stanowisko takie uzasadnia, po pierwsze, wymóg zgodności umowy międzynarodowej z prawem pierwotnym, ponieważ umowy międzynarodowe, które są niezgodne z traktatami, nie mogą wejść w życie, chyba że dojdzie do zmiany traktatów (zob. art. 218 ust. 11 TFUE). Po drugie, wyrazem związania instytucji UE zawartymi przez nią umowami międzynarodowymi jest to, że umowy te mają pierwszeństwo przed aktami prawa pochodnego. Por. stanowisko Trybunału Unii Europejskiej wyrażone w pkt 42 wyr. z 3.06.2008 r. w sprawie *Intertanko* (C-308/06, Dz. Urz. UE 2008 C 183/2).

¹⁴ Umowa między Unią Europejską a Międzypaństwową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z 9.05.1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z 3.06.1999 r. (Dz. Urz. UE 2013 L 51/8).

¹⁵ Niestety polski tekst na skutek błędnego umiejscowienia przecinka jest nieprecyzyjny. Przecinek powinien zostać postawiony po słowach „do pozostałych Stron konwencji”. Wyrażenie „w ich wzajemnych stosunkach” odnosi się już bowiem do dalszej części przepisu, tzn. do stosunków między państwami Unii.

rzędzie podlega on reżimowi rozporządzenia 1371/2007. Przepisy ujednolicone CIV mogą być do niego stosowane jedynie uzupełniająco¹⁶. Jeżeli natomiast przewóz wykonywany jest między państwami będącymi stronami konwencji COTIF, z których tylko jedno jest członkiem UE, wówczas istniejący między stronami stosunek prawny podlega reżimowi przepisów ujednoliconych CIV, a rozporządzenie stosowane jest do niego uzupełniająco na podstawie odesłania z art. 8 § 2 COTIF¹⁷. Jak się wydaje dotyczy to także sytuacji, w której obie strony stosunku prawnego pochodzą z państwa lub państw członkowskich UE. Rozstrzygające jest tu bowiem usytuowanie miejsca wyjazdu lub miejsca przeznaczenia w kraju niebędącym członkiem UE, którego skutkiem jest aktualizacja ciężącego na państwie obowiązku stosowania umowy międzynarodowej, której jest stroną.

IV. Stosowanie prawa krajowego

W odniesieniu do stosowania prawa krajowego do odpowiedzialności przewoźnika za życie i zdrowie pasażera wyróżnić można trzy sytuacje:

Po pierwsze, prawo krajowe jest wyłączną podstawą odpowiedzialności przewoźnika, jeśli do danego przewozu nie znajdują zastosowania ani rozporządzenie 1371/2007, ani reguły ujednolicone CIV. Jak wyżej wspomniano, dotyczy to wykonywania przewozów kolejowych, przez przewoźników, którzy nie posiadają licencji. Najistotniejsze znaczenie mają przewozy metrem oraz przewozy koleją wąskotorową. Zastosowanie znajdują wówczas zwykle przepisy o odpowiedzialności deliktowej. Przyjmuje się bowiem, że uszkodzenie ciała, spowodowanie rozstroju zdrowia lub śmierci jest zawsze czynem niedozwolonym, a dochodzenie odszkodowania z tytułu wyrządzenia czynu niedozwolonego jest zazwyczaj łatwiejsze (por. na ten temat: Wesołowski, 2017, s. 142–143). Przewoźnik kolejowy prawie zawsze jest prowadzącym przedsiębiorstwo wprowadzane w ruch za pomocą sił przyrody (art. 435 § 1 k.c.). Gdyby nawet w określonym przypadku nie można go było tak zakwalifikować¹⁸, to zastosowanie znajdzie art. 436 § 1 k.c. dotyczący odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez ruch środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody¹⁹. W obydwu przypadkach odpowiedzialność przewoźnika jest oparta na zasadzie ryzyka a uwolnienie się od odpowiedzialności możliwe tylko w razie udowodnienia zaistnienia jednej z trzech przesłanek egzoneracyjnych (siła wyższa, wyłączna wina poszkodowanego, wyłączna wina osoby trzeciej, za którą przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności). Nie można jednak wykluczyć zastosowania przepisów kodeksu cywilnego o odpowiedzialności kontraktowej. Dotyczy to zwłaszcza sytuacji, w którym przewoźnik nie jest prowadzącym przedsiębiorstwo wprowadzane w ruch za pomocą sił przyrody, a wykonanie przewozu powierzył w całości innemu przewoźnikowi. Podstawą jego odpowiedzialności deliktowej nie mógłby być wówczas ani art. 435 k.c., ani art. 436 k.c., ani też – o ile przewóz został powierzony profesjonalście – art. 429 k.c. Można by natomiast dochodzić od niego odszkodowania na podstawie art. 471 w zw. z art. 474 k.c. Taka podstawa byłaby alternatywą

¹⁶ Por. też oświadczenie Unii Europejskiej dotyczące art. 2 Umowy stanowiące załącznik II do Decyzji Rady z 16.06.2011 r. w sprawie podpisania i zawarcia Umowy między Unią Europejską a Międzypaństwową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z 9.05.1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3.06.1999 r. (Dz. Urz. UE 2013 L 51/1).

¹⁷ Z tym zastrzeżeniem, że prawo kraju UE jest prawem właściwym dla umowy. Por. uwagi dotyczące wyboru prawa właściwego dla umowy w rozdziale II.3.

¹⁸ Wątpliwości mogłyby powstać np. w odniesieniu do przewoźnika obsługującego wyłącznie jedną koleją wąskotorową na krótkiej trasie.

¹⁹ O wzajemnym stosunku między tymi dwoma przepisami por. np. Grzybek, 1972, s. 31–32.

dla dochodzenia odszkodowania od przewoźnika, który faktycznie wykonywał przewóz, korzystną zwłaszcza wtedy, gdy uzyskanie odszkodowania od przewoźnika faktycznego jest utrudnione (Wesołowski, 2017, s. 144).

Po drugie, powstaje pytanie o dopuszczalność stosowania prawa krajowego w odniesieniu do przewozu, który podlega przepisom ujednocionym CIV lub rozporządzeniu 1371/2007. Nie jest możliwe zastosowanie przepisów dotyczących odpowiedzialności kontraktowej, gdyż przepisy ujednocione CIV oraz rozporządzenie 1371/2007 regulują ten właśnie rodzaj odpowiedzialności, wyłączając w tym zakresie stosowanie prawa krajowego. Inaczej jest natomiast z odpowiedzialnością deliktową, która – co do zasady – nie stanowi materii regulowanej przepisami ujednocionymi CIV ani rozporządzeniem. Dopuszczalność odwoływania się do krajowych zasad odpowiedzialności deliktowej stawiałaby pod znakiem zapytania sens ujednociania przepisów o odpowiedzialności za życie i zdrowie pasażera. Stąd też przepisy ujednocione CIV, podobnie jak inne konwencje przewozowe dotyczące przewozu zarówno osób, jak i rzeczy (por. na ten temat: Dąbrowski i Garnowski, 2018) zawierają przepis, który ogranicza możliwość dochodzenia roszczeń na innych podstawach niż przewidziane w CIV. Zgodnie z art. 52 § 1 CIV „We wszystkich wypadkach, w których mają zastosowanie niniejsze Przepisy ujednocione, można wystąpić przeciwko przewoźnikowi z roszczeniem o odszkodowanie bez względu na tytuł, na jakim jest ono oparte, tylko na warunkach i w granicach przewidzianych w niniejszych Przepisach ujednocionych”. Przepis ten prowadzi do ujednoczenia odpowiedzialności przewoźnika niezależnie od podstaw roszczeń podnoszonych przez osobę poszkodowaną. Nawet jeśli podstawą tych roszczeń są krajowe przepisy o odpowiedzialności deliktowej, to niezbędne jest stosowanie np. przepisów o przesłankach zwalniających, o granicach odpowiedzialności itp. Mimo że przepis ten zamieszczony został w rozdziale I tytułu IV (odpowiedzialność przewoźnika), trzeba przyjąć, że odnosi się on także do terminów przedawnienia uregulowanych w rozdziale IV. Odesłanie zawarte w art. 52 § 1 CIV jest bowiem szerokie i nie zostało ograniczone wyłącznie do tytułu IV, ale do wszystkich przepisów ujednocionych. Należy zatem brać pod uwagę wszystkie przepisy konwencji, które odnoszą się do warunków i granic odpowiedzialności. Taki charakter mają również przepisy dotyczące przedawnienia.

Przepis art. 52 § 1 CIV został powtórzony także w załączniku I do rozporządzenia 1371/2007. Wątpliwości budzi jednak jego stosunek do art. 11 rozporządzenia 1371/2007. Ten ostatni przepis zawiera bowiem nie do końca jasne sformułowanie o stosowaniu zasad odpowiedzialności przewoźnika przewidzianych w załączniku I „(...) bez uszczerbku dla mających zastosowanie przepisów krajowych przyznających pasażerom prawo do odszkodowania (...)”. Czy zatem na gruncie rozporządzenia 1371/2007 osoba poszkodowana może w pełni korzystać z podstaw wynikających z prawa krajowego i dochodzić odszkodowania na warunkach i w granicach przez nie przewidzianych? Gdyby odpowiedzieć na to pytanie twierdząco, trzeba by przyjąć, że w istocie odpowiedzialność przewoźnika nie została ujednociona. Reżim wprowadzany rozporządzeniem 1371/2007 powinien być natomiast taki sam, jak reżim przepisów ujednocionych CIV (motyw 14 preambuły). Przepis art. 11 rozporządzenia 1371/2007 nie powinien być zatem rozumiany jako modyfikujący zasadę wyrażoną w art. 52 § 1 załącznika nr I. W pewnym stopniu sytuację wyjaśnia odwołanie się do innych wersji językowych niż polska. Mowa jest w nich o przepisach krajowych, które przyznają pasażerom prawo do „wyższego (dalszego, dodatkowego)

odszkodowania”²⁰. Jedynie w tekście polskim to określenie zostało pominięte, na skutek omyłki w tłumaczeniu. Z pozostałych wersji językowych wynika natomiast jednoznacznie, że w takim zakresie, w jakim prawo do odszkodowania przyznają przepisy załącznika I stosowanie prawa krajowego podlega ograniczeniom przewidzianym w art. 52 § 1 tego załącznika. Prawo krajowe może stanowić jedynie podstawę dochodzenia odszkodowania uzupełniającego. Trzeba przy tym przyjąć, że chodzi tu o sytuacje przewidziane w art. 29 załącznika I, zgodnie z którym „Prawo krajowe określa, czy i w jakiej mierze przewoźnik jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania za szkody wynikające z obrażeń ciała, inne niż przewidziane w art. 27 i 28”. Zastrzeżenie zawarte w art. 11 rozporządzenia 1371/2007 trzeba więc traktować jako potwierdzające dopuszczalność stosowania prawa krajowego w tych sytuacjach, w których przepisy załącznika I do tego prawa odsyłają.

Omówiony w ostatnim akapicie przypadek odesłania do prawa krajowego przez przepisy ujednolicone CIV (załącznika I) stanowi trzeci rodzaj wzajemnej relacji między prawem krajowym a przepisami ujednoliconymi CIV i rozporządzenia. Prawo krajowe jest tu stosowane pomocniczo, uzupełniająco i tylko w takim zakresie, w jakim odsyłają do niego przepisy ujednolicone CIV (rozporządzenia).

V. Podsumowanie

Profesor W. Górski, uzasadniając konieczność unifikacji prawa przewozowego w Polsce w latach 80. ubiegłego wieku, wskazał, że w tamtym czasie unormowanie umowy przewozu stanowiło „mozaikę wielu aktów normatywnych, różnej rangi i różnego zakresu uregulowania, obowiązujących w odniesieniu do poszczególnych gałęzi transportu” (Górski, 1988, s. 32). W aktualnym stanie prawnym mozaika ta jest jeszcze bogatsza: oprócz aktów prawa krajowego i umów międzynarodowych tworzą ją akty wydawane przez UE. Dotyczy to m.in. regulacji odpowiedzialności przewoźnika za życie i zdrowie pasażera. W odniesieniu do przewozów kolejowych regulacja taka zawarta jest w trzech aktach prawnych, których wzajemne relacje nie zawsze są jednoznaczne. Różnice między reżimami wynikającymi z tych aktów nie są jednak istotne. Negatywne skutki braku precyzji zakresu ich zastosowania są zatem łagodzone tym, że każdy z nich zapewnia stosunkowo rygorystyczną odpowiedzialność przewoźnika w razie uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia bądź śmierci pasażera.

Bibilografia

- Dąbrowski, D. i Garnowski, K. (2018). Limitation of the liability of the employee and other persons for whom the carrier is responsible in the light of international transport conventions, TASK Publishing (w druku).
- Górski, W. (1988). Przewóz ładunków w żegludze śródlądowej w świetle przepisów ustawy: Prawo przewozowe. *Studia Iuridica Maritima*, 1, 31–43.
- Grzybek, A. (1972). Ruch mechanicznego środka komunikacji, poruszanego za pomocą sił przyrody, jako element odpowiedzialności cywilnej (art. 436 k.c.). *Prace Prawnicze Uniwersytetu Śląskiego*, 3, 23–36.
- International Union of Railways. (2017). *Significant Accidents 2016. Public Report*. Paris. Pozyskano z: <http://safetydb.uic.org> (11.10.2018).

²⁰ Franc. *plus grande indemnisation*, ang. *further compensation*.

- Kłosowski, K. (2016). Zakres stosowania przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym – uwagi de lege lata oraz de lege ferenda. W: M. Pawelczyk (red.), *Regulacja i ochrona konsumentów w sektorze transportu kolejowego – wybrane problemy* (s. 145–159). Warszawa: Wydawnictwo Ius Publicum.
- Steennot, R. (2014). The protection of consumers in cross-border airline's contracts of carriage at the level of private international law. W: J. Verhellen, H. Storme, M. Piers (red.), *Liber Amicorum Johan Erauw* (s. 175–188). Antwerpen: Intersentia.
- Wesołowski, K. (2017). Odpowiedzialność za utratę życia i zdrowia podróżnego, *Problemy Transportu i Logistyki*, 4, 141–154.