

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA UTRATĘ ŻYCIA I ZDROWIA PODRÓŻNEGO

DATA PRZEŚŁANIA: 19.11.2017, DATA AKCEPTACJI: 03.04.2018, KOD JEL: K12

Krzysztof Wesołowski

Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin
e-mail: krzysztof.wesolowski@wzieu.pl

STRESZCZENIE

Przedmiotem artykułu jest odpowiedzialność przewoźnika w różnych gałęziach transportu z tytułu śmierci, uszkodzenia ciała czy rozstroju zdrowia pasażera. Autor porównuje regulacje zawarte polskich przepisach o czynach niedozwolonych i w konwencjach międzynarodowych mających zastosowanie w poszczególnych gałęziach transportu, także w odniesieniu do znacznej części przewozów krajowych. Postuluje wprowadzenie stosownej regulacji do prawa polskiego, wskazując, że stosowanie w tym zakresie przepisów o czynach niedozwolonych nie zawsze zapewnia właściwą ochronę pasażerom i im bliskim. Wzorcem mogłoby być unormowanie zawarte w CIV. Postuluje wprowadzenie zasady solidarnej odpowiedzialności przewoźnika umownego i przewoźnika faktycznego za szkody spowodowane przez przewoźnika faktycznego oraz możliwość bezpośredniego dochodzenia roszczeń także od przewoźnika faktycznego. W zakresie rodzaju szkód podlegających wynagrodzeniu, wystarczające byłoby odesłanie do przepisów art. 444–447 i 449 k.c. Konieczne jest także wprowadzenie szczególnego terminu przedawnienia roszczeń z tytułu szkód na osobie pasażera.

SŁOWA KLUCZOWE

przewóz osób, śmierć, uszkodzenie ciała, odpowiedzialność przewoźnika

WPROWADZENIE

Odpowiedzialność za utratę życia i zdrowia podróżnego jest najważniejszym tytułem odpowiedzialności przewoźnika. Regulacje wynikające z konwencji międzynarodowych¹, obowiąz-

¹ Chodzi tu o następujące konwencje międzynarodowe: Konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie 12.10.1929. Dz.U. 1933, nr 8, poz. 49, sprost. Dz.U. 1934, nr 78, poz. 737), zmienioną Protokołem podpisanym w Hadze 28.09.1955. Dz.U. 1963, nr 33, poz. 189 zał., Konwencję uzupełniającą konwencję warszawską o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez osobę inną niż przewoźnik umowny sporządzoną w Guadalajarze 18.09.1961. Dz.U. 1965,

zujące na mocy odesłań zawartych w prawie krajowym (art. 181 k.m.², art. 208 § 2 pr. lot.³) oraz w rozporządzeniach unijnych⁴, także w odniesieniu do przewozów krajowych⁵, wykazują daleko idące różnice. Z kolei Kodeks cywilny⁶ i ustawa – Prawo przewozowe⁷, zachowująca swój walor w odniesieniu do niektórych typów przewozów (np. autobusowych, komunalnych, innych nieobjętych rozporządzeniami unijnymi i konwencjami międzynarodowymi) nie regulują omawianego tytułu odpowiedzialności. Choć odpowiedzialność przewoźnika ma co do zasady kontraktowy charakter, zastosowanie do odpowiedzialności za spowodowanie śmierci, uszkodzenia ciała lub wywołanie rozstroju zdrowia podróznego ogólnych przepisów o odpowiedzialności kontraktowej dłużnika (art. 471 i n. k.c.) nie zapewniałoby wystarczającego stopnia ochrony. Chodzi przy tym nie tylko o sam zakres odpowiedzialności (w znaczeniu przyczyn, za które przewoźnik odpowiada), ale także o zakres i sposób naprawienia szkody. W przypadku szkód na osobie istotną rolę odgrywają roszczenia o wyrównanie szkód o niemajątkowym charakterze (krzywdy). Tymczasem problem możliwości zasądzenia zadośćuczynienia za doznaną krzywdę na podstawie przepisów reżimu kontraktowego jest przedmiotem polemiki (por. Gnela, 2010, s. 105–114). Podobnie w odniesieniu do terminu przedawnienia roszczeń termin jednoroczny właściwy dla umowy przewozu (art. 778 k.c.) w przypadku oparcia roszczeń na postanowieniach o czynach niedozwolonych zastąpiony jest znacznie dłuższym i bardziej adekwatnym dla roszczeń z tytułu szkód na osobie (których konstatacja następuje zwykle jakiś czas po zdarzeniu je powodującym) terminem z art. 442 k.c. W tej sytuacji, wobec dopuszczalności w prawie polskim zbiegu podstaw odpowiedzialności (art. 443 k.c.), stosowanie przepisów o odpowiedzialności deliktowej nie budzi najmniejszych zastrzeżeń (por. w szczególności: Górski, Dominiczak, 1987, s. 104–109; Szanciło, 2008, s. 267–268).

Celem artykułu jest omówienie obowiązujących regulacji w zakresie odpowiedzialności przewoźnika za życie i zdrowie pasażera, wskazanie zasadniczych różnic pomiędzy nimi oraz próba odpowiedzi na pytanie o potrzebę i kształt regulacji tego problemu w prawie polskim.

nr 25, poz. 167 zał.; Przepisy ujednoczone o umowie międzynarodowego przewozu osób kolejami – CIV – załącznik A do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) sporządzonej w Bernie 9.05.1980. T.j. Dz.U. 2007, nr 100, poz. 674, z późn. zm.; Konwencję o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego sporządzoną w Montrealu 28.05.1999. Dz.U. 2007, nr 37, poz. 235; Konwencję ateńską w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu sporządzoną w Atenach 13.12.1974. Dz.U. 1987, nr 18, poz. 108, zmienioną Protokołem z 19.11.1976. Dz.U. 1994, nr 99, poz. 479 oraz Protokołem z 2002 do konwencji ateńskiej. Polska nie ratyfikowała ww. Protokołu. Przystąpiła do niego jednak Unia Europejska (Dz.U.UE.L 2012.8.13, zm. Dz.U.UE.L 2013.158.1).

² Ustawa z 18.09.2001 – Kodeks morski. T.j. Dz.U. 2016, poz. 66.

³ Ustawa z 3.07.2002 – Prawo lotnicze. T.j. Dz.U. 2017, poz. 959, z późn. zm. Zob. też (Garnowski, 2017, s. 12).

⁴ Obecnie obowiązują następujące rozporządzenia dotyczące problematyki odpowiedzialności za życie i zdrowie podróznego: rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z 9.10.1997 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną (Dz.U.UE.L.1997.285.1, z późn. zm.); rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23.10.2007 dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U.UE.L.2007.315.14, sprost. Dz.U.UE.L.2009.70.47 i Dz.U.UE.L.2013.238.23); rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z 23.04.2009 w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (Dz.U.UE.L.2009.131.24); rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z 16.02.2011 dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.U.UE.L.2011.55.1).

⁵ Odnośnie do zakresu zastosowania poszczególnych przepisów zob. (Ambrożuk, 2014, s. 11–24; Gospodarek, 2015, s. 142–144).

⁶ Ustawa z 23.04.1964 – Kodeks cywilny. T.j. Dz.U. 2017, poz. 459, z późn. zm.

⁷ Ustawa z 15.11.1984 – Prawo przewozowe. T.j. Dz.U. 2017, poz. 1983.

PODSTAWY PRAWNE ROSZCZEŃ Z TYTUŁU SZKÓD NA CIELE PODRÓŻNEGO

Wobec braku w prawie wewnętrznym regulacji dotyczącej odpowiedzialności za życie i zdrowie podróżnego zastosowanie znajdują z reguły postanowienia Kodeksu cywilnego dotyczące odpowiedzialności prowadzących przedsiębiorstwa wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody (pary, gazu, elektryczności) lub posiadaczy mechanicznych środków komunikacji, to jest przepisy art. 435 i 436 k.c. Statuują one obiektywną, niezależną od winy odpowiedzialność za szkody wyrządzone komukolwiek (a więc także stronie umowy), spowodowaną ruchem takiego przedsiębiorstwa lub środka komunikacji. Przyjęta tu zasada odpowiedzialności jest surowsza w stosunku do ogólnych zasad odpowiedzialności kontraktowej (art. 471 i n. k. c.), przewidujących zasadniczo (jeśli nic innego nie wynika z ustawy lub czynności prawnej) jako przesłankę odpowiedzialności winę dłużnika przybierającą postać co najmniej braku należytej staranności (zob. Śmieja, 2009, s. 659). W literaturze wskazuje się jako podstawę odpowiedzialności przewoźnika zarówno art. 435 k.c., jak i postanowienie art. 436 k.c., nie przesądzając z reguły, który z tych przepisów ma zastosowanie w poszczególnych grupach zdarzeń (zob. Górski, Dominiczak, 1987, s. 106). Jako zasadę należy przyjąć, że przewoźnik, będący posiadaczem mechanicznych środków komunikacji, o których mowa w art. 435 k.c., jest jednocześnie przedsiębiorcą prowadzącym przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody, o którym mowa w art. 436 k.c. W większości przypadków nie ma jednak znaczenia, na którym przepisie w danym przypadku odpowiedzialność przewoźnika zostanie oparta. Wprawdzie pojęcie ruchu przedsiębiorstwa jest szersze w stosunku do pojęcia ruchu pojazdu, niemniej jednak to ostatnie podlega także wykładni rozszerzającej, obejmującej szkody powstałe przy wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdu, a także szkody powstałe w czasie postoju (zob. Śmieja, 2009, s. 596–599).

Nie każdy jednak przedsiębiorca zawierający we własnym imieniu umowy przewozu osób kwalifikowany może być jako przedsiębiorca prowadzący przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody czy nawet jako posiadacz pojazdu mechanicznego. W pierwszej kolejności chodzi o osoby dokonujące przewozów środkami transportu niebędącymi pojazdami mechanicznymi (np. riksami, tratwami bądź małymi promami napędzanymi siłą rąk ludzkich). Odpowiedzialność takich przewoźników, oparta na przepisach o czynach niedozwolonych, kształtuje się według ogólnych zasad, to jest na zasadzie winy (art. 415 k.c.). W takiej sytuacji osoba poszkodowana (a w przypadku śmierci pasażera – jego osoby bliskie) musi udowodnić, że do zdarzenia powodującego szkodę doszło z winy przewoźnika. Ponieważ odpowiedzialność kontraktowa wynikająca z art. 471 i n. k.c. opiera się według dominującego poglądu nauki na zasadzie winy domniemanej, w pewnych przypadkach korzystniejsze dla poszkodowanego z punktu widzenia rozkładu ciężaru dowodu winy będzie skorzystanie z reżimu kontraktowego. W pozostałym jednak zakresie (tj. form i zakresu wynagrodzenia szkody, terminów przedawnienia) podstawa deliktowa odpowiedzialności daje korzystniejszą pozycję osobie poszkodowanej. Ponieważ przyjmuje się, że przepis o zbiegu podstaw odpowiedzialności nie umożliwia „mieszania” rozwiązań z różnych reżimów, musi być dokonany jednoznaczny wybór podstawy odpowiedzialności (zob. Zoll, 2010, s. 97–103). Wybór opierać się winien na analizie korzyści regulacji w zakresie wszystkich możliwych kwestii (tj. zakresu odpowiedzialności i przyczyn zwalniających od niej, ciężaru dowodu, form i zakresu odszkodowania, terminów przedawnienia, wymogów związanych z dochodzeniem roszczeń).

W odniesieniu do przewoźników posługujących się zwierzętami (np. dorożkarzy) podstawą odpowiedzialności może być także przepis art. 431 k.c. przewidujący odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną przez zwierzę, opartą na zasadzie winy domniemanej. Ponadto przepis przewiduje także możliwość żądania odszkodowania w sytuacji braku winy osoby posługującej się zwierzęciem, jeśli z okoliczności, a zwłaszcza z porównania stanu majątkowego poszkodowanego i tej osoby wynika, że wymagają tego zasady współżycia społecznego.

Nie jest także prowadzącym przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody ani też posiadaczem pojazdu mechanicznego przewoźnik, który nie posiada środków transportu i faktycznie nie wykonuje przewozów, a powierza wykonanie zawartych przez siebie umów przewozu innym podmiotom (przewoźnikom faktycznym). Odpowiedzialność takiego przewoźnika (zwanego przewoźnikiem umownym) za życie i zdrowie pasażera musi być oceniana w prawie polskim na podstawie ogólnych zasad odpowiedzialności kontraktowej (art. 471 i n. k.c.) lub deliktowej (art. 415 k.c.). Oparcie roszczeń na podstawach deliktowych jest o tyle ryzykowne, że może się on uwolnić od odpowiedzialności, wykazując, że powierzył wykonanie czynności profesjonalście (art. 429 k.c.). Natomiast według reżimu kontraktowego za działania lub zaniechania przewoźnika podwykonawcy przewoźnik, o którym mowa, ponosi odpowiedzialność tak jak za swoje własne czyny (art. 474 k.c., art. 5 pr. przew.).

Konwencje międzynarodowe regulują odpowiedzialność przewoźnika za życie i zdrowie, abstrahując od pojęcia ruchu pojazdu i faktu posiadania pojazdu. Konwencja CIV stanowi o śmierci, zranieniu lub wszelkim innym naruszeniu fizycznego lub umysłowego stanu zdrowia podróżnego, spowodowanym w wyniku wypadku związanego z ruchem kolejowym. Konwencja zawiera jednocześnie doprecyzowanie, że chodzi o wypadek powstały podczas przebywania podróżnego w wagonie albo przy wsiadaniu lub wysiadaniu z wagonu, niezależnie od infrastruktury, z której podróżny korzystał (art. 26 § 1 CIV). Takie ujęcie zagadnienia wskazuje jednoznacznie, że wypadek, o którym mowa, nie może być utożsamiany z wypadkiem komunikacyjnym (kolejowym) w ścisłym tego słowa znaczeniu. Pojęcie ruchu kolejowego użyte w przepisie musi być rozumiane szeroko, to jest jako ruch całego przedsiębiorstwa kolejowego, a nie fizyczny ruch pociągu. Wypadkiem w rozumieniu tego przepisu może być zatem na przykład potknięcie się pasażera o stopień wagonu podczas postoju pociągu. Takie szerokie rozumienie pojęcia ruchu przedsiębiorstwa występuje także w art. 435 k.c. (zob. Śmieja, 2009, s. 561).

Na gruncie konwencji montrealskiej odpowiedzialność za uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź śmierć pasażera zachodzi wówczas, gdy wypadek zaistniał na pokładzie statku powietrznego lub podczas wszelkich czynności związanych z wsiadaniem lub wysiadaniem. Konwencja odwołuje się do wypadku rozumianego analogicznie, jak to ma miejsce w przypadku transportu kolejowego.

Pojęcie wypadku, a konkretnie wypadku żeglugowego, występuje także na gruncie konwencji ateńskiej. Zakres tego pojęcia został jednak ograniczony do konkretnych sytuacji, a mianowicie rozbicia się statku, jego wywrócenia, zderzenia lub wejścia na mieliznę, wybuchu lub pożaru statku. Tak rozumiany wypadek żeglugowy nie jest jednak warunkiem odpowiedzialności przewoźnika z omawianego tytułu w ogóle, a przesłanką zaostrzonej odpowiedzialności (na zasadzie winy domniemanej według pierwotnego tekstu konwencji i na zasadzie ryzyka według protokołu z 2002 roku w odniesieniu do szkody nieprzekraczającej 250 000 SDR i zasady winy domniemanej w odniesieniu do szkody przekraczającej tę kwotę). We wszystkich innych przy-

padkach, to znaczy gdy szkoda nie jest konsekwencją wymienionego wypadku żeglugowego, a innego zdarzenia (np. upadek z trapu czy ze schodów pomiędzy pokładami, zmycie pasażera z pokładu), przesłanką odpowiedzialności jest wina przewoźnika, którą należy udowodnić (por. Dragun-Gertner, Pełowska-Dąbrowska, 2017, s. 90–91).

ZASADA ODPOWIEDZIALNOŚCI; PRZYCZYNY ZWALNIAJĄCE

Oparcie odpowiedzialności na przepisach art. 435 i 436 k.c. tworzy korzystną dla pasażera sytuację co do zakresu odpowiedzialności. Jest to bowiem odpowiedzialność niezależna od winy, obejmująca także sytuacje przypadkowe (tzn. przez nikogo niezawinione). Zakres odpowiedzialności wobec pasażera, wyznaczony enumeratywnie wymienionymi przyczynami zwalniającymi od odpowiedzialności, jest w przypadku zastosowania obu przepisów jednakowy. Przewoźnik odpowiada za wszelkie szkody pozostające w adekwatnym związku przyczynowym z ruchem przedsiębiorstwa lub pojazdu, chyba że udowodni, że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznej winy poszkodowanego lub osoby trzeciej. Sposób rozumienia tych przesłanek zwalniających jest przedmiotem kontrowersji (szerzej (Śmieja, 2009, s. 563–577).

Podobnie kwestia zakresu odpowiedzialności za życie i zdrowie sformułowana została w przepisach CIV. Postanowienie art. 26 § 2 tej konwencji także w sposób enumeratywny wymienia okoliczności zwalniające przewoźnika od odpowiedzialności, a zakres poszczególnych przyczyn zwalniających w dużej mierze pokrywa się z przyczynami egzoneracyjnymi, wymienionymi w art. 436 k.c. Zostały one sformułowane w sposób następujący:

- a) wypadek został spowodowany przez okoliczności zewnętrzne w stosunku do ruchu kolejowego, których przewoźnik mimo zastosowania niezbędnej w powstałej sytuacji staranności nie mógł uniknąć ani których skutkom nie mógł zapobiec;
- b) wypadek nastąpił z winy podróżnego;
- c) wypadek został spowodowany zachowaniem się osoby trzeciej oraz jeżeli przewoźnik mimo zastosowania nakazanej sytuacji staranności nie mógł uniknąć takiego zachowania się i którego skutkom nie mógł zapobiec; nie uważa się za osobę trzecią innego przedsiębiorstwa korzystającego z tej samej infrastruktury; prawo do regresu pozostaje nienaruszone.

W porównaniu do przyczyn egzoneracyjnych, wynikających z art. 435 k.c., odpowiedzialność przewoźnika z art. 26 CIV jest się nieco łagodniejsza. Decyduje o tym w pierwszej kolejności sposób sformułowania pierwszej z wymienionych okoliczności zwalniającej, której zakres jest szerszy w stosunku do zakresu pojęcia siły wyższej (przynajmniej w rozumieniu polskiej nauki prawa i orzecznictwa; szerzej: Śmieja, 2009, s. 563–577 oraz powołane tam literatura i orzecznictwo). Mowa tu bowiem o nakazanej sytuacji staranności, a nie najwyższej staranności, jak się przyjmuje przy wykładni pojęcia *vis maior* (zob. Ambrożuk, Wesołowski, 2004, s. 125–137). Ponadto zwalnia przewoźnika od odpowiedzialności każde zachowanie osoby trzeciej powodujące szkodę, choćby nie było zawinione. Kwestia nie jest jednak oczywista wobec kontrowersji, jakie budzi w doktrynie i literaturze rozumienie pojęcia „wyłączna wina” użytego w art. 435 k.c. (zob. Śmieja, 2009, s. 570–574 oraz powołane tam literatura i orzecznictwo). Konwencja nakazuje przy tym *expressis verbis* badanie okoliczności, czy przewoźnik mógł uniknąć takiego zachowania

osoby trzeciej i czy mógł zapobiec jego skutkom. Wydaje się jednak, że zważywszy na istnienie po stronie przewoźnika obowiązku pieczy nad pasażerami, przy stosowaniu przyczyny zwalniającej z art. 435 § 1 k.c., określonej jako wyłączna wina osoby trzeciej, ten aspekt zachowania przewoźnika również jest aktualny na gruncie prawa wewnętrznego. Jego uwzględnienie następować powinno przy badaniu przesłanki wyłączności zachowania (winy) osoby trzeciej.

Nie należy natomiast dopatrywać się istotnej różnicy wynikającej stąd, że w art. 435 k.c. mowa jest o wyłącznej winie poszkodowanego, podczas gdy analogicznie sformułowana przyczyna zwalniająca zawarta w art. 26 § 2 CIV o wyłączności winy pasażera nie wspomina. Nie oznacza to bowiem wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika w sytuacji, gdy pasażer jedynie przyczynił się do wyrządzenia szkody. W takim wypadku odszkodowanie może być pomniejszone na ogólnych zasadach. Inaczej natomiast rzecz się przedstawia w odniesieniu do sytuacji, w której szkoda jest spowodowana zarówno okolicznościami objętymi zakresem odpowiedzialności przewoźnika, jak i zachowaniem osoby trzeciej. Do przypadku takiego odnosi się postanowienie art. 26 § 3 CIV, który stanowi, że jeżeli wypadek został spowodowany zachowaniem się osoby trzeciej i jeżeli pomimo tego odpowiedzialność przewoźnika nie jest całkowicie wyłączona, zgodnie z § 2 lit. c wymienionego przepisu, ponosi on pełną odpowiedzialność w zakresie przepisów CIV i bez uszczerbku dla swojego ewentualnego prawa regresu. Oznacza to, że poszkodowany pasażer może dochodzić pełnego odszkodowania od przewoźnika, tak jakby był on wyłącznie odpowiedzialny za szkodę. Sam przewoźnik natomiast po wypłaceniu odszkodowania poszkodowanemu może dochodzić w drodze regresu części poniesionego odszkodowania. Konwencja nie zawiera jednak w tym zakresie żadnych szczegółowych rozwiązań.

Inaczej kwestia zakresu odpowiedzialności przewoźnika za życie i zdrowie została unormowana w przepisach konwencji montrealskiej. Konwencja przyjęła przy tym różne rozwiązania w odniesieniu do szkód, których wysokość nie przewyższa 100 000 SDR na każdego pasażera oraz wobec szkód wyższych. W pierwszym przypadku odpowiedzialność za śmierć, uszkodzenie ciała lub wywołanie rozstroju zdrowia pasażera jest odpowiedzialnością zbliżoną do odpowiedzialności absolutnej. W myśl art. 21 ust. 1 tej konwencji przewoźnik nie może wyłączyć ani ograniczyć swojej odpowiedzialności. Nie dotyczy to jednak sytuacji określonej w art. 20, zgodnie z którym przewoźnik może uwolnić się od odpowiedzialności, gdy udowodni, że szkodę spowodowało niewłaściwe działanie lub zaniechanie pasażera, osoby dochodzącej odszkodowania lub osoby, od której wywodzi ona swoje prawa. Natomiast w zakresie, w jakim szkody, o których mowa, przewyższają 100 000 SDR na każdego pasażera, przewoźnik ponosi odpowiedzialność na zasadzie winy. Przewoźnik lotniczy nie ponosi bowiem odpowiedzialności, jeżeli udowodni, że:

- a) szkody nie spowodowało niedbalstwo albo inne niewłaściwe działanie lub zaniechanie przewoźnika albo osób za niego działających albo
- b) szkoda taka została spowodowana wyłącznie niedbalstwem albo innym niewłaściwym działaniem lub zaniechaniem osoby trzeciej.

Na dobrą sprawę druga z wymienionych przyczyn zwalniających jest zbędna. Jest bowiem oczywiste, że wypełnienie znamion tej sytuacji jest równoznaczne z zaistnieniem pierwszej przyczyny zwalniającej.

W porównaniu do zakresu odpowiedzialności przewoźnika według prawa polskiego i konwencji kolejowej przewoźnik lotniczy nie ponosi odpowiedzialności między innymi za szkody przypadkowe, niespodowodowane przez niego lub osoby za niego działające. Jest to zatem znaczne złagodzenie zasad odpowiedzialności.

Z kolei w prawie morskim, według konwencji ateńskiej z 1974 roku, zmienionej protokołem z 1996 roku, przewoźnik odpowiada za szkody na osobie pasażera zaistniałe w czasie przewozu na zasadzie winy. Całość ryzyka szkód przypadkowych (przez nikogo niezawinionych) konwencja nakłada zatem na pasażera. Wina przewoźnika jest domniemywana w ściśle określonych sytuacjach, a mianowicie: rozbicia się statku, zderzenia, wejścia na mieliznę, wybuchu lub pożaru albo wadliwości statku. Domniemanie to ma charakter zwykły, co oznacza, że przewoźnik może je obalić, udowadniając brak swojej winy. Protokół z 2002 roku do konwencji ateńskiej znacząco poprawił sytuację pasażera, choć trudno tu mówić o jej zrównaniu z sytuacją pasażerów innych gałęzi transportu. Protokół ten wprowadził bowiem trzy różne zasady odpowiedzialności za życie i zdrowie pasażera, w zależności od tego, w jakich okolicznościach doszło do powstania szkody oraz od jej wysokości. I tak, obiektywną, niezależną od winy odpowiedzialność przewoźnika protokół z 2002 roku przewiduje w sytuacji, gdy szkoda zaistniała w wyniku wypadku żeglugowego (rozbicia się statku, zderzenia, wejścia na mieliznę, wybuchu lub pożaru albo wadliwości statku); nie przekracza ona 250 000 SDR. W sytuacji, gdy szkoda przekracza tę kwotę, ale powstała na skutek wyżej rozumianego wypadku żeglugowego, przewoźnik odpowiada na zasadzie winy domniemanej. We wszystkich innych sytuacjach wymagany jest dowód winy przewoźnika (zob. Dragun-Gertner, 2017, s. 667).

Niewątpliwie rozwiązania przyjęte w prawie morskim są dla przewoźnika najmniej korzystne w porównaniu do innych analogicznych regulacji. Przyjmuje się przy tym, że postanowienia konwencji międzynarodowych regulujące odpowiedzialność za życie i zdrowie wprowadzają jednolitą (unitarną) podstawę odpowiedzialności przewoźnika (zob. Zużewicz-Wiewiórska, 2013, s. 187; Dragun-Gertner, 2017, s. 668). Oznacza to, że nie jest możliwe odwoływanie się do przepisów Kodeksu cywilnego regulujących odpowiedzialność na zasadzie ryzyka osób prowadzących przedsiębiorstwa uprawiane w ruch za pomocą sił przyrody (art. 435 k.c.; dotyczy to też posiadaczy pojazdów mechanicznych – 436 k.c.), choć, przewoźnika morskiego można uznać za osobę prowadzącą takie przedsiębiorstwo. Ma to szczególne znaczenie na gruncie prawa morskiego, gdzie zasada odpowiedzialności przewoźnika w sposób ewidentny odbiega od zasady przyjętej dla powyższych podmiotów.

RODZAJE SZKÓD PODLEGAJĄCYCH WYRÓWNANIU

Według przepisów kodeksu cywilnego szkody na osobie pasażera mogą przybrać postać uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia, w rezultacie których może także nastąpić śmierć pasażera. W grę wchodzi zarówno konsekwencje majątkowe wspomnianych postaci szkód na osobie, jak i konsekwencje niemajątkowe w postaci tak zwanej krzywdy, przybierającej postać bólu fizycznego lub psychicznego. W przypadku uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia z roszczeniami mogą występować wyłącznie osoby bezpośrednio poszkodowane.

Kodeks cywilny wiąże z uszkodzeniem ciała i rozstrojem zdrowia identyczne konsekwencje odszkodowawcze. Oba rodzą obowiązek naprawienia szkody poprzez zwrot wszelkich wynikłych z tego kosztów (leczenia i rehabilitacji, zakupu leków, środków opatrunkowych, protez, kosztów dojazdu do lekarza lub na rehabilitację, kosztów nauki nowego zawodu). Na żądanie poszkodowanego zobowiązany do naprawienia szkody powinien wyłożyć z góry sumę potrzebną na koszty

leczenia, a jeżeli poszkodowany stał się inwalidą – także sumę potrzebną na koszty przygotowania do innego zawodu (art. 444 § 1 k.c.). Jeżeli poszkodowany utracił całkowicie lub częściowo zdolność do pracy zarobkowej albo jeżeli zwiększyły się jego potrzeby lub zmniejszyły szanse powodzenia na przyszłość, może on żądać od zobowiązanego do naprawienia szkody odpowiedniej renty. Jeżeli w chwili wydania wyroku szkody nie da się dokładnie ustalić, poszkodowanemu może być przyznana renta tymczasowa (art. 444 § 3 k.c.). Niezależnie od tego uszkodzenie ciała i rozstrój zdrowia stanowią podstawę do zasądzenia zadośćuczynienia pieniężnego za doznaną krzywdę (art. 445 § 1 k.c.). Do niedawna w prawie polskim wyznawana była zasada, w myśl której uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia rodziły roszczenia odszkodowawcze wyłącznie po stronie osoby bezpośrednio poszkodowanej. Osoby bliskie nie mogły występować z takimi roszczeniami w swoim imieniu. Obecnie jednak przebija się idea wynagradzania także szkód, w tym krzywdy również osobom najbliższym osoby bezpośrednio poszkodowanej. Przykładem takiej tendencji jest uchwała składu 7 sędziów Sądu Najwyższego z 27 marca 2018 r., III CZP 60/17, w której Sąd ten stwierdził, że można przyznać zadośćuczynienie za krzywdę osobom najbliższym poszkodowanego, który na skutek czynu niedozwolonego doznał ciężkiego i trwałego uszczerbku na zdrowiu.

W przypadku śmierci pasażera osobami poszkodowanymi są osoby mu bliskie. Kodeks cywilny nakazuje w pierwszej kolejności zwrócić koszty leczenia i pogrzebu osobie, która je poniosła (art. 446 § 1 k.c.). Osoby, względem których ciążył na zmarłym ustawowy obowiązek alimentacyjny, mogą żądać renty obliczonej stosownie do potrzeb poszkodowanego oraz do możliwości zarobkowych i majątkowych zmarłego przez czas prawdopodobnego trwania obowiązku alimentacyjnego. Takiej samej renty mogą żądać także inne osoby bliskie, którym zmarły dobrowolnie i stale dostarczał środków utrzymania, jeżeli z okoliczności wynika, że wymagają tego zasady współżycia społecznego (art. 446 § 2 k.c.). Osobom najbliższym sąd może ponadto przyznać „stosowne odszkodowanie”, jeżeli wskutek śmierci pasażera nastąpiło „znaczne pogorszenie ich sytuacji życiowej”. Należy przyjąć, że chodzi tu o trudno uchwytnie szkody majątkowe, także polegające na utracie spodziewanej pomocy w przyszłości od osoby, która zmarła (zob. Śmieja, 2009, s. 735). Najbliższym członkom rodziny zmarłego sąd może również przyznać zadośćuczynienie pieniężne za doznaną krzywdę (art. 446 § 3 k.c.).

Konwencja CIV kwestię rodzaju szkód podlegających wyrównaniu normuje w ten sposób, że sama stanowi podstawę do zasądzenia odszkodowania pokrywającego szkody o charakterze majątkowym (koszty leczenia, przewozu, utrata zarobków, wydatki wynikające ze zwiększenia się potrzeb poszkodowanego pasażera, koszty pogrzebu, świadczenia alimentacyjne wobec osób, co do których na zmarłym podróżnym ciążył ustawowy obowiązek w tym zakresie) – art. 27 i 28 CIV. W zakresie pozostałych szkód (pod którym to pojęciem należy rozumieć także krzywdę) CIV odsyłają do prawa krajowego, mającego zastosowanie w sprawie (art. 29). To samo dotyczy ewentualnego zasądzenia odszkodowania w formie renty (art. 30 § 1).

Konwencja montrealaska nie określa rodzaju szkód będących konsekwencją śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia. Kwestia ta jest przedmiotem dyskusji i zróżnicowanego orzecznictwa w poszczególnych państwach. W orzecznictwie szczególnie sporne jest zagadnienie możliwości uzyskania zadośćuczynienia za krzywdę. Dominuje pogląd, że na gruncie konwencji montrealaskiej możliwość taka ma miejsce, ale wyłącznie w sytuacji, gdy krzywda jest spowodowana szkodą fizyczną (zob. Konert, 2010, s. 104–108).

Podobnie kwestia rodzaju szkód będących konsekwencją uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia i śmierci nie jest unormowana w konwencji ateńskiej. Kwestia winna być zatem rozstrzygana na podstawie przepisów prawa krajowego, właściwego dla danej umowy przewozu.

Szczątkową regulację w tym zakresie zawiera natomiast art. 7 rozporządzenia nr 181/2011 (autobusowego). Przepis ten określa, że odszkodowania w przypadku śmierci powinno obejmować również „uzasadnione wydatki pogrzebowe”, a także określa minimalny krąg osób uprawnionych obejmujący osoby, do których utrzymania pasażer był lub byłby prawnie zobowiązany.

USTALENIE WYSOKOŚCI ODSZKODOWANIA

Przepisy polskiego prawa nie przewidują ograniczeń wysokości odszkodowania należnego z tytułu szkód na osobie. Obowiązuje zatem zasada pełnego odszkodowania (art. 361 § 2 k.c.). Zasada ta wprost może być odnoszona do szkód o charakterze majątkowym. Jeśli chodzi o wynagrodzenie krzywdy, wyrażającej się w bólu fizycznym, spowodowanej uszkodzeniem ciała lub rozstrojem zdrowia, lub bólem psychicznym, będącym konsekwencją wymienionych postaci szkód, a także śmierci osoby bliskiej, trudno jest mówić o pełnym odszkodowaniu, gdyż krzywda z natury swojej nie jest wymierzalna w pieniądzu. Możliwość przyznania zadośćuczynienia jest niezależna od równoczesnego wystąpienia szkody majątkowej.

Zadośćuczynienie pełni przede wszystkim funkcję kompensacyjną, sprowadzającą się do udzielenia pewnej dozy zadowolenia równoważącego ujemne przeżycia. Powinno zatem odpowiadać wszystkim cierpieniom fizycznym i psychicznym, także tym, które zapewne wystąpią w przyszłości. Przy ustaleniu odpowiedniej sumy należy brać pod uwagę całokształt okoliczności danego wypadku mających wpływ na rozmiar doznanej krzywdy (np. charakter, stopień nasilenia i czas trwania cierpień fizycznych i psychicznych, indywidualne cechy pokrzywdzonego, w tym jego wiek, zdolność powrotu do równowagi psychicznej, stres i niewygody związane z operacjami i innymi zabiegami medycznymi, trwałość skutków naruszenia, poziom dotychczasowego życia, rzutujący na rodzaj wydatków konsumpcyjnych minimalizujących doznane cierpienia, przyczynienie się pokrzywdzonego do powstania szkody bądź jej zwiększenia). Przyjmuje się, że wysokość zadośćuczynienia musi odpowiadać aktualnym warunkom i przeciętnej stopie życiowej społeczeństwa (por. Śmieja, 2009, s. 713–717). Nie może zatem dziwić tendencja wzrostowa w zakresie wysokości zadośćuczynienia. Z zasady sprawiedliwości i równego traktowania wobec prawa wynika postulat zasądzania zadośćuczynienia w kwotach nieodbiegających zasadniczo od sum pieniężnych przyznawanych w podobnych sytuacjach przez inne sądy.

Podobnie jak w prawie polskim brak jest limitów wysokości odszkodowania za szkody na osobie w CIV. Stanowią one jedynie, że w przypadku, gdy właściwe prawo krajowe przewiduje górną granicę wysokości odszkodowania z tego tytułu o niższej wysokości niż 175 000 SDR, przy ustalaniu odszkodowania na podstawie CIV stosuje się tą właśnie granicę zarówno do jednorazowego odszkodowania, jak i renty (art. 30 § 2). Sytuację prawną pasażerów kolei wzmocniło rozporządzenie nr 1371/2007. Prawodawca unijny, bazując na przepisach CIV (z których wyciąg stanowi załącznik I do rozporządzenia), przyznał osobie uprawnionej do odszkodowania z tytułu szkód na osobie prawo do zaliczki, która powinna być wypłacona przez kolej niezwłocznie, nie później jednak niż 15 dni od ustalenia tożsamości tej osoby, w wysokości niezbędnej do zaspokojenia bieżących potrzeb finansowych, proporcjonalnie do wysokości poniesionej szkody.

W międzynarodowym transporcie autobusowym wobec braku konwencji międzynarodowej wiążącej Polskę do ustalenia wysokości odszkodowania stosuje się właściwe prawo wewnętrzne. W zakresie przewozów „unijnych” rozporządzenie nr 181/2011 zastrzega, że limit odszkodowania przewidziany prawem wewnętrznym w przypadku śmierci lub obrażeń pasażera nie może być niższy niż 220 000 euro na pasażera. Rozporządzenie nr 181/2011 nie przewiduje natomiast zaliczki, którą należałoby wypłacić pasażerowi lub innej osobie uprawnionej w razie wypadku. Przewoźnik musi jednak zapewnić pasażerowi – o ile zachodzi taka konieczność – żywność, ubiór, transport, pierwszą pomoc, zakwaterowanie, którego koszt może ograniczyć do 80 euro za noc, przez maksymalnie 2 noce.

Także w przypadku przewozów lotniczych na gruncie konwencji montrealskiej brak jest limitu wysokości odszkodowania należnego za szkodę na osobie. Istniejące limity we wcześniejszej konwencji warszawskiej, a także w innych przepisach prawa czy zawieranych umowach w odniesieniu do przewozów „unijnych” zostały zniesione już rozporządzeniem nr 2027/97. Wprowadzono także obowiązek szybkiej wypłaty zaliczki, to jest w terminie 15 dni od ustalenia tożsamości osoby fizycznej uprawnionej do odszkodowania. Przyjęto zasadę, że wysokość zaliczki powinna być adekwatna dla pokrycia natychmiastowych potrzeb ekonomicznych w stopniu proporcjonalnym do cierpień, na jakie osoba uprawniona została narażona. Zaliczka w przypadku śmierci pasażera po zmianie dokonanej rozporządzeniem nr 889/2002 nie może być niższa niż 16 000 SDR na pasażera.

Limity wysokości odszkodowania obowiązują natomiast w transporcie morskim. Konwencja ateńska (1974) przewiduje górną granicę odpowiedzialności z omawianego tytułu na poziomie 46 666 SDR w odniesieniu do jednego pasażera za przewóz. Rozporządzeniem nr 392/2009 dokonano jednak inkorporacji do prawa unijnego norm międzynarodowych, zawartych w konwencji ateńskiej w brzmieniu nadanym jej nieobowiązującym jeszcze wówczas protokołem z 2002 roku (załącznik I do rozporządzenia), uzupełniając jednocześnie tę regulację o zastrzeżenia i wytyczne IMO, dotyczące konwencji ateńskiej z 19 października 2006 roku (załącznik II do rozporządzenia). Zmiany te nazywane są niekiedy rewolucyjnymi (Kościński, 2010, s. 23). W konsekwencji limity odszkodowania podwyższono w stosunku do pierwotnej treści konwencji ateńskiej. W przypadku szkody wynikającej ze śmierci pasażera lub szkody na jego osobie spowodowanej wypadkiem żeglugowym limit ten wynosi 250 000 SDR wobec jednego pasażera, w innych sytuacjach – 400 000 SDR.

Ponadto w przypadku śmierci pasażera lub innej szkody na jego osobie wskutek wypadku statku na przewoźnika wykonującego w całości lub w części faktyczny przewóz, podczas którego doszło do wypadku, nałożono obowiązek wypłaty zaliczki na pokrycie niecierpiących zwłoki potrzeb finansowych proporcjonalnie do odniesionej szkody w terminie 15 dni od ustalenia tożsamości osoby uprawnionej do odszkodowania. W razie śmierci zaliczka musi wynosić co najmniej 21 000 euro.

PODSUMOWANIE

Wyrażone wcześniej uwagi dają asumpt do sformułowania uwag dotyczących potrzeby wprowadzenia do polskiego prawa wewnętrznego przepisów regulujących odpowiedzialność przewoźni-

ka z tytułu szkód na osobie pasażera. Ustawodawca polski nie unormował tej odpowiedzialności, wychodząc z założenia, że wystarczającą podstawę dają przepisy o czynach niedozwolonych, zwłaszcza art. 435 i 436 k.c. Jak już wspomniano, nie we wszystkich sytuacjach przepisy te mają zastosowanie. Brak regulacji dotyczącej odpowiedzialności przewoźnika za życie i zdrowie podróżnego osłabia zatem sytuację prawną pasażera wobec przewoźnika umownego. O ile nie budzi wątpliwości odejście od rygorystycznych zasad w przypadku przewoźników konnych czy innych nieangażujących pojazdów mechanicznych, o tyle przewozy wykonywane z wykorzystaniem tych ostatnich wymagają rygorystycznych zasad odpowiedzialności, nawet jeśli umowa przewozu zawarta została przez podmiot niemający statusu prowadzącego przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody czy posiadacza pojazdu. Rozważając tę pierwszą kwestię, nie sposób zapomnieć, że poza zakresem regulacji wynikających z konwencji międzynarodowych pozostaje transport komunalny oraz przewozy autobusowe, w których występuje stosunkowo wysoka wypadkowość. Brak też regulacji tego rodzaju dla przewozów w żegludzie śródlądowej oraz dla niektórych przewozów kolejowych⁸. To niewątpliwie powoduje, że istnieje potrzeba normowania problemu w prawie wewnętrznym. Miejszem takiej regulacji powinien być Kodeks cywilny w części regulującej umowę przewozu (tytuł XXV księgi trzeciej – *Zobowiązania*). Jeśli chodzi o kształt unormowania, to wzorcem mogłyby być tu postanowienia CIV, które zapewniają stopień ochrony pasażera zbliżony do standardów, jakie wynikają z art. 435 k.c. Jednocześnie sposób sformułowania przesłanek odpowiedzialności, jak i przyczyn zwalniających od niej, jest bardziej adekwatny do sytuacji kontraktowej odpowiedzialności przewoźnika. Chodzi między innymi o oderwanie od pojęcia przedsiębiorstwa i jego ruchu oraz zastąpienie bardzo restrykcyjnego pojęcia „siła wyższa” formułą opisową, mogącą mieć realne zastosowanie w praktyce. Nadanie odpowiedzialności za życie i zdrowie pasażera kontraktowego charakteru pozbawiłoby przewoźnika umownego, niewykonującego faktycznie przewozu, możliwości uwolnienia się od odpowiedzialności zarzutem powierzenia wykonania umowy profesjonalście, możliwego w reżimie deliktowym. Z drugiej strony, istotne byłoby określenie w przyszłej regulacji kręgu podmiotów, na działania i zaniechania których przewoźnik nie mógłby się powoływać w stosunku do pasażera (z zachowaniem jednak po jego stronie prawa regresu wobec takich osób). Chodzi tu przede wszystkim o podmioty, których status jako pomocników czy podwykonawców może budzić wątpliwości, a których czyny powinny być jednak objęte ryzykiem przewoźnika (dostawców pojazdów, w tym wynajmujących, serwisantów pojazdów działających często na zlecenie innych podmiotów niż przewoźnik, operatorów infrastruktury, z której korzysta przewoźnik, ewentualnie innych użytkowników tej infrastruktury). W zakresie rodzaju szkód podlegających wynagrodzeniu wystarczające byłoby odesłanie do przepisów art. 444–447 i 449 k.c. Konieczne natomiast byłoby wprowadzenie zasady solidarnej odpowiedzialności przewoźnika umownego i przewoźnika faktycznego za szkody wyrządzone przez tego ostatniego oraz możliwości bezpośredniego dochodzenia roszczeń także od przewoźnika faktycznego. Niezbędne także byłoby wprowadzenie odrębnego terminu przedawnienia roszczeń z tytułu szkód na osobie. Termin ten nie powinien być krótszy niż 3 lata od daty wypadku.

⁸ Odnośnie do zakresu zastosowania rozporządzeń unijnych zob. (Ambrożuk, 2014, s. 11–24).

LITERATURA

- Ambrożuk, D. (2014). Kształtowanie się europejskiego prawa przewozu osób. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, 362, 11–24.
- Ambrożuk, D., Wesołowski, K. (2004). Siła wyższa jako przesłanka zwalniająca przewoźnika od odpowiedzialności za stan przesyłki. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Transportu i Logistyki*, 3, 125–137.
- Dragun-Gertner, M. (2017). Płaszczyzny ochrony prawnej pasażera w transporcie morskim. W: *Rozprawy z prawa prywatnego. Księga jubileuszowa dedykowana Profesorowi Wojciechowi Popiołkowi* (s. 666–672). Warszawa: Wolters Kluwer.
- Dragun-Gertner, M., Popławska-Dąbrowska, Z. (2017). Ochrona słabszej strony w umowach przewozu pasażerów drogą morską. Proponowane zmiany w polskim kodeksie morskim. W: Z. Kuniewicz, D. Sokołowska (red.), *Prawo kontraktów* (s. 87–99). Warszawa: Wolters Kluwer.
- Garnowski, K. (2017). Wątpliwości dotyczące stanu prawnego w odniesieniu do umowy krajowego lotniczego przewozu osób. *Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny*, 2, 8–18.
- Gospodarek, J. (2015). Status prawny pasażera jako konsumenta w świetle prawa UE i prawa polskiego. W: B. Gnela, K. Michałowska (red.), *Współczesne wyzwania prawa konsumenckiego* (s. 141–160). Warszawa: C.H. Beck.
- Górski, W., Dominiczak, Z. (1987). *Problematyka prawna przewozu osób*. Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk–Łódź: Zakład Narodowy im. Ossolińskich.
- Gnela, B. (2010). Problem naprawienia szkody niemajątkowej w ramach reżimu kontraktowego. W: E. Gniewek, K. Górski i P. Machnikowski (red.), *Zaciąganie i wykonywanie zobowiązań, materiały z II Ogólnopolskiego Zjazdu Cywilistów (Wrocław, 25–27.09.2008 r.)* (s. 105–114). Warszawa: C.H. Beck.
- Konert, A. (2010). *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Koziński, M.H. (2010). Odpowiedzialność cywilna morskiego przewoźnika pasażerów według prawa Unii Europejskiej. *Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni*, 25, 19–32.
- Szancilo, T. (2008). *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa: C.H. Beck.
- Śmieja, A. (2009). W: A. Olejniczak (red.), *System prawa prywatnego*. T. 6: *Prawo zobowiązań – część ogólna*. Warszawa: C.H. Beck.
- Zoll, F. (2010). W: A. Olejniczak (red.), *System prawa prywatnego*. T. 6: *Prawo zobowiązań – część ogólna. Suplement*. Warszawa: C.H. Beck.
- Zużewicz-Wiewiórowska, I. (2013). W: D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórkowska (red.), *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*. Warszawa: C.H. Beck.

CARRIER'S LIABILITY FOR DEATH, PERSONAL INJURY OR HEALTH DISTURBANCE OF THE PASSENGER

ABSTRACT

The article deals with the issue of liability of the carrier for death, personal injury or health disturbance of the passenger in various transport sectors. The Author compares the Polish tort regulations with the international provisions governing particular transport sectors, which are also applied in significant part of domestic carriages. He also proposes to introduce the appropriate regulation to Polish law system, at the same time stressing that the application of the existing tort regulations in many situations does not ensure the sufficient level of protection for the passengers and their relatives. The regulations of CIV conventions may be used as a model. The author also advocates the joint and several liability of the contracting carrier and the performing carrier for the damage caused by the performing carrier, as well as the possibility to pursue the claims directly from the performing carrier. In respect of the amount of the claims the reference to articles 444–447 and 449 of Polish Civil Code would be sufficient. It is also necessary to introduce the regulations regarding the period of limitation for the claims based on the personal injury of the passenger.

KEYWORDS

carriage of passengers, death, personal injury, liability of the carrier

Translated by Krzysztof Wesołowski