

Dorota Ambrożuk*

Przedawnienie roszczeń pasażerskich z umowy przewozu osób koleją

Spis treści

- I. Wprowadzenie
- II. Rozstrzygnięcie problemu przedawnienia roszczeń wynikających z rozporządzeń unijnych w prawie lotniczym
- III. Przedawnienie roszczeń pasażerskich z umowy międzynarodowego przewozu koleją
- IV. Przedawnienie roszczeń pasażerskich z krajowej umowy przewozu koleją
- V. Podsumowanie

Streszczenie

Umowa przewozu osób koleją jest regulowana aktami prawa unijnego, krajowego i międzynarodowego, które znajdują zastosowanie zarówno do przewozów krajowych, jak i międzynarodowych. Rodzi to wątpliwości m.in. co do właściwego stosowania przepisów dotyczących przedawnienia roszczeń przysługujących pasażerom wobec przewoźników. Nie jest ono zasadniczo przedmiotem regulacji prawa unijnego. Jednakże prawo unijne inkorporuje w znacznej części konwencję CIV, która reguluje terminy przedawnienia roszczeń. Część roszczeń przysługujących pasażerom wynika bezpośrednio z konwencji CIV. Nie ma wówczas wątpliwości, że do ich przedawnienia należy stosować przepisy tej konwencji. Problem pojawia się natomiast w odniesieniu do roszczeń z tytułów uregulowanych w konwencji CIV, ale zmodyfikowanych lub uzupełnionych przepisami rozporządzenia UE nr 1371/2007, jak i co do roszczeń, których podstawa wynika wyłącznie z tego rozporządzenia. Analogiczne wątpliwości występują także w innych gałęziach transportu, np. w prawie lotniczym, gdzie były przedmiotem kilku orzeczeń TSUE. Celem opracowania jest przedstawienie powyższych zagadnień na gruncie przewozów kolejowych i próba odpowiedzi na pytanie, na ile stanowisko wypracowane w prawie lotniczym jest adekwatne do przewozów kolejowych. Zdaniem autorki mechaniczne przeniesienie poglądów wykształconych w odniesieniu do transportu lotniczego na grunt przewozów kolejowych nie powinno mieć miejsca, a to ze względu na odmienny sposób implementacji przepisów konwencji międzynarodowej do prawa unijnego oraz odmiennie określenie zakresu przepisu regulującego termin przedawnienia w konwencji montrealskiej i w konwencji CIV.

Słowa kluczowe: przedawnienie; umowa przewozu osób; dochodzenie roszczeń pasażerskich.

JEL: K12

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

I. Wprowadzenie

W odniesieniu do umowy przewozu osób koleją występuje tzw. multicytryczność regulacji¹, gdyż jest ona obecnie normowana przepisami należącymi do różnych korpusów prawa, tj. aktami prawa unijnego, krajowego i międzynarodowego (zob. Ambrożuk, 2014, s. 11–24; Gospodarek, 2011, s. 55–68). W zakresie prawa unijnego podstawowe znaczenie odgrywa rozporządzenie nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym². Akty prawa polskiego to przede wszystkim ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe³ (dalej: pp) oraz Kodeks cywilny⁴, zasadniczym zaś aktem prawa międzynarodowego jest tzw. konwencja CIV, czyli załącznik A. Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu osób kolejami (CIV) do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie z 9 maja 1980 r., zmienionej Protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 roku⁵.

Wszystkie te akty znajdują zastosowanie zarówno do przewozów międzynarodowych, jak i krajowych. Taki stan rzeczy powoduje liczne wątpliwości co do tego, które z ww. przepisów powinny być stosowane do poszczególnych roszczeń. Dotyczy to między innymi kwestii przedawnienia. Problem pojawia się przede wszystkim w odniesieniu do tych roszczeń, których tytuły są uregulowane w konwencji CIV, ale przepisy rozporządzenia nr 1371/2007 r. roszczenia te modyfikują bądź uzupełniają, jak również w odniesieniu do roszczeń, których podstawa wynika wyłącznie z ww. rozporządzenia unijnego.

Podobne problemy i wątpliwości występują także w innych gałęziach transportu. W odniesieniu do przewozów lotniczych pasażerów były przedmiotem kilku orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (dalej: TSUE lub Trybunał). Celem opracowania jest omówienie powyższych zagadnień na gruncie umowy przewozu osób koleją oraz próba odpowiedzi na pytanie, na ile stanowisko wypracowane w prawie lotniczym jest adekwatne do przewozów kolejowych.

II. Rozstrzygnięcie problemu przedawnienia roszczeń wynikających z rozporządzeń unijnych w prawie lotniczym

Podobnie jak ma to miejsce w prawie kolejowym, tak i w prawie lotniczym występują roszczenia, które za swoją jedyną podstawę mają rozporządzenie unijne (chodzi przede wszystkim o roszczenia dotyczące zryczałtowanych odszkodowań, o których mowa w rozporządzeniu nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 11 lutego 2004 r., ustanawiającym wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 295/91⁶) oraz roszczenia mające swoją podstawę zarówno w konwencjach lotniczych (warszawskiej⁷

¹ Na temat multicytryczności regulacji patrz Łętowska, 2005, s. 3–10; zob też Wesolowski, 2016, s. 201–215 oraz Kotowski, 2015, s. 101–122.

² Dz.U.UE.L.2007.315.14, sprost. Dz.U.UE.L.2009.70.47, Dz.U.UE.L.2013.238.23. Dalej rozporządzenie nr 1371/2997 lub rozporządzenie kolejowe. Na temat tego rozporządzenia zob. M. Stec, 2010.

³ T.j. Dz.U. 2017, poz. 1983.

⁴ Ustawa z 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny, t.j. Dz.U. 2018, poz. 1025; dalej k.c.

⁵ T.j. Dz.U. 2007, nr 100, poz. 674 ze zm.

⁶ Dz.U.UE.L 46 z 17.02.2004, s. 1, Polskie Wydanie Specjalne 2004, rozdz. 7, t. 8, s. 10.

⁷ Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie 12.10.1929 r. (Dz.U. 1933 Nr 8, poz. 49), znowelizowana tzw. protokołem haskim, sporządzonym w Hadze 28.09.1955 r. (Dz.U. 1963 Nr 33, poz. 189), uzupełniona Konwencją o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez inną osobę niż przewoźnik umowy, sporządzoną w Guadalajarze 18.09.1961 r. (Dz.U. 1965 Nr 25, poz. 167).

i montrealskiej⁸), jak i w rozporządzeniu unijnym (rozporządzeniu Rady (WE) nr 2027/97 z 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków⁹, zmienionym rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z 13 maja 2002 r.¹⁰) – np. roszczenia o odszkodowanie z tytułu śmierci lub zranienia pasażera.

Wynikiem rozważań TSUE dotyczących kwestii ustalenia właściwego terminu przedawnienia roszczeń z rozporządzenia nr 261/2004 był wyrok wydany w dniu 22 listopada 2012 r. w sprawie C-139/11 *Moré*¹¹. Trybunał przyjął w nim, że rozporządzenie nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że termin na wytoczenie powództwa o tzw. zryczałtowane odszkodowanie, o którym mowa m.in. w art. 7 tego rozporządzenia, jest ustalany zgodnie z przepisami każdego państwa członkowskiego w dziedzinie przedawnienia roszczeń. Odrzucił tym samym możliwość stosowania do takiego roszczenia dwuletniego terminu przedawnienia, wynikającego z art. 29 konwencji warszawskiej (obecnie odpowiadającego mu treściowo art. 35 konwencji montrealskiej), uzasadniając to tym, że odszkodowanie przewidziane w rozporządzeniu nr 261/2004 znajduje się poza zakresem stosowania obu konwencji. Trybunał zaznaczył przy tym, iż jego obecne rozstrzygnięcie nie stoi w sprzeczności z wcześniej zajmowanym stanowiskiem wyrażonym w wyroku z 22 października 2009 r., w sprawie C-301/08 *Bogiatzi*¹²).

W tym ostatnim wyroku Trybunał odnosił się do terminu przedawnienia roszczenia odszkodowawczego z tytułu wypadku, jakiemu uległa pasażerka, dochodzonego przez nią na podstawie rozporządzenia nr 2027/97, zmienionego rozporządzeniem nr 889/2002, czyli roszczenia, które przewidziane jest także w konwencjach lotniczych, a zmodyfikowane jedynie rozporządzeniem. Trybunał uznał, że w odniesieniu do takiego roszczenia nie ma przeszkód, aby stosować dwuletni termin przedawnienia, o którym mowa w art. 29 konwencji warszawskiej. Swoje stanowisko oparł na wykładni celowościowej. Wskazał, że celem rozporządzenia nr 2027/97 było podniesienie poziomu ochrony pasażerów poprzez zastąpienie niektórych postanowień konwencji warszawskiej rozwiązaniami przyjętymi w tym rozporządzeniu, jednakże bez wyłączenia stosowania pozostałych postanowień konwencji, w tym zasad ustalania odpowiedzialności przewoźnika lotniczego na podstawie art. 29 konwencji warszawskiej.

Na gruncie prawa lotniczego Trybunał dopuścił zatem możliwość stosowania terminów przedawnienia z konwencji lotniczych do tych roszczeń, które swoją podstawę znajdują jednocześnie w konwencjach, jak i w rozporządzeniach. W odniesieniu zaś do roszczeń, które unormowane zostały wyłącznie w rozporządzeniach, kwestia ustalenia właściwego terminu przedawnienia winna być rozstrzygana w oparciu o rozwiązania przewidziane w prawie krajowym. W przypadku, gdy prawem tym jest prawo polskie zastosowanie znajduje przepis art. 778 k.c. Potwierdza to uchwała Sądu Najwyższego z 17 marca 2017 r. w sprawie III CZP 111/16¹³.

⁸ Konwencja o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzona w Montrealu 28.05.1999 r. (Dz.U. 2007 Nr 37, poz. 235).

⁹ Dz.U.UE.L 1997.285.1.

¹⁰ Dz.U.UE.L.2002.140.2.

¹¹ ECLI:EU:C:2012:741.

¹² ECLI:EU:C:2009:649.

¹³ Internetowa Baza Orzeczeń SN, <http://www.sn.pl/sites/orzecznictwo/orzeczenia3/iii%20czp%20111-16.pdf> (15.05.2018). Zob. też Ambrożuk, 2017, s. 63–71. Za rocznym termin przedawnienia w takich przypadkach wypowiedzieli się również Ambrożuk i Wesołowski, w druku oraz Kasprzyk i Konert, 2017, s. 55–72.

III. Przedawnienie roszczeń pasażerskich z umowy międzynarodowego przewozu koleją

Umowa międzynarodowego przewozu osób koleją regulowana jest co do zasady konwencją CIV, której przepisy, zgodnie z art. 1 § 1, 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 przewozu¹⁴.

O terminach przedawnienia roszczeń dochodzonych od przewoźnika stanowi art. 60 CIV, wymieniający aż trzy takie terminy. Najdłuższy – trzyletni, przysługuje w przypadku dochodzenia roszczenia odszkodowawczego z tytułu śmierci i zranienia podróznego (art. 60 ust. 1). Inne roszczenia wynikające z umowy przewozu ulegają przedawnieniu po upływie jednego roku, chyba że dotyczą szkód będących wynikiem działania lub zaniechania popełnionego albo z zamiarem spowodowania szkody, albo lekkomyślnie i ze świadomością prawdopodobieństwa powstania szkody, wówczas termin przedawnienia wynosi dwa lata (art. 60 ust. 2). W przypadku wniesienia przez pasażera do przewoźnika pisemnej reklamacji wraz z niezbędnymi dokumentami dowodowymi, bieg terminu przedawnienia ulega zawieszeniu do dnia, w którym przewoźnik odmówił na piśmie uznania reklamacji i zwrócił załączone do niej dokumenty. W razie częściowego uwzględnienia reklamacji, bieg przedawnienia wznawia się dla spornej części reklamacji (art. 60 ust. 4). Ponadto, zawieszenie i przerwanie biegu przedawnienia regulowane jest przez prawo krajowe (art. 60 ust. 6). Roszczeń przedawnionych nie można jednak dochodzić nawet w drodze powództwa wzajemnego ani też podnosić w drodze sprzeciwu (art. 60 ust. 5).

Odwwołanie się w przepisie art. 60 ust. 2 CIV do „innych roszczeń wynikających z umowy przewozu”, przedawniających się zasadniczo z upływem jednego roku, powoduje, że ten termin przedawnienia znajduje zastosowanie do wszelkich roszczeń, wynikających z umowy przewozu podlegającej konwencji CIV (z wyjątkiem wyżej wskazanych), bez względu na to czy roszczenia te uregulowane są w niej wprost, czy też wynikają z innych przepisów zarówno międzynarodowych, jak i krajowych, o ile źródłem tego roszczenia jest umowa przewozu, do której konwencja CIV znajduje zastosowanie¹⁵.

Należy przy tym zauważyć, że do stosowania przepisów konwencji CIV zobligowane są wszystkie państwa członkowskie UE, bez względu na to czy same do niej przystąpiły. Dzieje się tak dlatego, że sama UE przystąpiła do COTIF¹⁶ na podstawie umowy z 23 czerwca 2011 r., zawartej z Międzynarodową Organizacją Przewozów Kolejami, zatwierdzonej decyzją Rady z dnia 16 czerwca 2011 roku¹⁷. Zgodnie zaś z art. 216 ust. 2 TFUE¹⁸, umowy zawarte przez UE wiążą zarówno instytucje UE, jak i państwa członkowskie.

¹⁴ Przepisy CIV nie znajdują zastosowania do przewozu międzynarodowego wykonywanego między stacjami położonymi na terytorium państw sąsiadujących, jeżeli infrastrukturą tych stacji zarządza jeden lub kilku zarządzających należących do jednego i tego samego państwa. Państwa członkowskie mogą także zawierać umowy przewidujące odchylenia od postanowień CIV w odniesieniu do przewozów wykonywanych wyłącznie między dwoma stacjami położonymi po dwóch stronach granicy, jeżeli nie ma między nimi innej stacji. Ponadto w celu wykonywania przewozów w transycie przez państwo niebędące państwem członkowskim, właściwe państwa mogą zawierać porozumienia przewidujące niestosowanie CIV.

¹⁵ Analogiczne stanowisko na tle postanowienia art. 48 § 1 RU/CIM, tj. załącznika B. przepisów ujednoczonych o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM) do konwencji COTIF, normujące kwestię przedawnienia, które również stanowi o „innych roszczeniach wynikających z umowy przewozu”, zajmują np. Freise, 2009, s. 1399; zob. też orzeczenie austriackiego Obersten Gerichtshof z 26.8.2004, European Transport Law 2005, s. 395 i 399. Podobnie Koller, 2013, s. 1449.

¹⁶ Dz.U.UE.L.2013.51.8.

¹⁷ Dz.U.UE.L.2013.51.1.

¹⁸ Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (wersja skonsolidowana) Dz.U.EU.C.2012.326.1.

Do roszczeń wynikających z międzynarodowego przewozu osób koleją, odbywającego się na terenie UE zastosowanie znajdują jednak przede wszystkim przepisy rozporządzenia nr 1371/2007. Przepisy tego rozporządzenia, z zastrzeżeniem wyłączeń w nim przewidzianych, stosuje się bowiem na terenie całej UE w odniesieniu do wszelkich podróży i usług kolejowych wykonywanych przez jedno lub kilka przedsiębiorstw kolejowych posiadających stosowne uprawnienia¹⁹. Rozporządzenie nr 1371/2007 modyfikuje i uzupełnia dotychczasowe unormowania zawarte w konwencji CIV, inkorporując ją w znacznym zakresie, gdyż wyciąg z tej konwencji stanowi załącznik I do rozporządzenia. Załącznik ten zawiera także w tytule VI przywołany wyżej przepis art. 60 CIV, normujący kwestię przedawnienia roszczeń, jednakże z wyłączeniem jego ust. 4 i 5 (dotyczącego zawieszenia biegu terminu przedawnienia ze względu na wniesienie do przewoźnika reklamacji oraz zawierającego zakaz dochodzenia roszczenia przedawnionego).

Z postanowienia art. 11 rozporządzenia nr 1371/2007 (Odpowiedzialność wobec pasażerów i za bagaż) zawartego w jego rozdziale III (Odpowiedzialność przedsiębiorstw kolejowych za pasażerów oraz za ich bagaż, art. 11–14) wynika, że z zastrzeżeniem tego 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 m.in. tytułu VI (Dochodzenie roszczeń) załącznika I²⁰. Posługując się techniką odwołania do załącznika, rozporządzenie samo zatem reguluje kwestię terminu przedawnienia roszczeń odszkodowawczych, dochodzonych od przewoźnika. W przypadku śmierci i zranienia podróżnego, roszczenia poszkodowanych, w tym roszczenia o wypłatę zaliczki, o których mowa w art. 13 rozporządzenia, przedawniają się w terminie trzyletnim (załącznik I, tytuł VI, art. 60 ust. 1). W odniesieniu zaś do roszczeń odszkodowawczych za szkody w bagażu pasażera zastosowanie znajduje jednoroczny, ewentualnie dwuletni (w przypadku winy kwalifikowanej przewoźnika) termin przedawnienia (załącznik I, tytuł VI, art. 60 ust. 2). W tej sytuacji odwoływanie się w ww. zakresie do rozwiązań wypracowanych na tle prawa lotniczego jest zatem nie tylko zbędne, ale z uwagi na istnienie regulacji terminu przedawnienia w przepisach rozporządzenia (załączniku I do niego) – niedopuszczalne.

Rozporządzenie nr 1371/2007 nie reguluje natomiast terminu przedawnienia pozostałych roszczeń przysługujących pasażerowi. Wprawdzie art. 15 (Odpowiedzialność za opóźnienie, utratę połączeń i odwołanie pociągu) zawarty w rozdziale IV (Opóźnienia, utrata połączeń oraz odwołania pociągów), także odsyła do załącznika, ale tylko do postanowień tytułu IV rozdziału II (Odpowiedzialność w razie niedotrzymania rozkładu jazdy, art. 15–18).

Brak odesłania do przepisu załącznika I regulującego terminy przedawnienia roszczeń oraz występowanie w rozdziale IV rozporządzenia także roszczeń, które nie są przewidziane w konwencji CIV, a są uregulowane w rozporządzeniu lotniczym nr 261/2004 (chodzi o przewidziane

¹⁹ Uprawnienia określone Dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 29.04.2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającą dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei, Dz.U.UE.L.2004.164.44-113, Polskie Wydanie Specjalne 2004, rodz. 7, t. 8, s. 227–250).

²⁰ Art. 11 rozporządzenia nr 1371/2007 oprócz odesłania do tytułu VI załącznika I, odsyła także do tego załącznika w odniesieniu do tytułu IV (Odpowiedzialność przewoźnika) rozdziału I (Odpowiedzialność za śmierć i zranienie podróżnych), rozdziału III (Odpowiedzialność za szkody powstałe podczas przewozu bagażu ręcznego, zwierząt, przesyłek bagażowych i pojazdów samochodowych) i rozdziału IV (Wspólne postanowienia) oraz tytułu VII (Wzajemne stosunki między przewoźnikami).

w art. 17 rozporządzenia kolejowego prawo do zryczałtowanego odszkodowania²¹), powoduje, że rodzi się pokusa, aby skorzystać z orzecznictwa Trybunału, odnoszącego się do przewozów lotniczych, i wypracowane tam rozwiązania anlogicznie zastosować do roszczeń wynikających z rozporządzenia kolejowego. Taki zabieg uznać należy zasadniczo za nieprawidłowy.

Nie można bowiem zapominać, że do międzynarodowego przewozu kolejowego, odbywającego się na terenie UE, w obszarach nieuregulowanych przepisami prawa unijnego, zastosowanie znajdują postanowienia konwencji CIV. Wynika to z postanowienia art. 2 wymienionej już wyżej umowy z 23 czerwca 2011 r. o przystąpieniu UE do COTIF, zgodnie z którym bez uszczerbku dla przedmiotu i celu konwencji zakładającego promowanie, usprawnienie i ułatwianie ruchu kolejowego oraz bez uszczerbku dla pełnego jej stosowania w stosunku do pozostałych stron konwencji w ich wzajemnych stosunkach, strony będące państwami członkowskimi UE stosują przepisy unijne, a zatem nie stosują zasad wynikających z tej konwencji, chyba że nie ma przepisów unijnych regulujących dany obszar.

Zawarty w art. 60 ust. 2 CIV roczny termin przedawnienia (dwuletni, gdy szkoda jest wynikiem działania lub zaniechania popełnionego albo z zamiarem spowodowania szkody, albo w wyniku niedbalstwa ze świadomością prawdopodobieństwa dopuszczenia powstania szkody) odnosi się zaś do wszystkich roszczeń z umowy przewozu podlegającej konwencji CIV (poza roszczeniami odszkodowawczymi za śmierć i zranienie podróżnego, gdzie zgodnie z art. 60 ust. 1, stosuje się trzyletni termin przedawnienia). Jak już wyżej wskazano, takie ujęcie powoduje, że terminy przedawnienia roszczeń przewidziane w art. 60 ust. 2 CIV są adekwatne także w odniesieniu do tych roszczeń, które nie zostały wprost przewidziane w konwencji CIV, o ile sama umowa przewozu jej podlega. Dotyczy to także roszczeń, których wyłączna podstawa umiejscowiona jest w rozporządzeniu nr 1371/2007.

Jedynie w tych sytuacjach, gdy przewóz ma charakter przewozu międzynarodowego i unijnego, ale konwencja CIV nie ma do niego zastosowania²², termin przedawnienia powinien być ustalony w oparciu o przepisy właściwego prawa krajowego.

IV. Przedawnienie roszczeń pasażerskich z krajowej umowy przewozu koleją

Umowa przewozu osób w transporcie krajowym unormowana jest zarówno rozporządzeniem nr 1371/2007, jak i ustawą z 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe²³, która reguluje przewozy we wszystkich gałęziach transportu, z wyjątkiem transportu morskiego, lotniczego i konnego (art. 1 ust. 1). Na mocy przepisu art. 90 pp w sprawach nienormowanych tą ustawą (oraz w przepisach wydanych w jej wykonaniu i w przepisach szczególnych) stosuje się przepisu k.c.

Mając na uwadze prymat prawa unijnego nad prawem wewnętrznym, nie ulega wątpliwości, że pierwszeństwo zastosowania, również do przewozów krajowych, mają przepisy rozporządzenia nr 1371/2007, w tym przywoływany już wyżej przepis art. 60 załącznika I do tego rozporządzenia, który reguluje terminy przedawnienia roszczeń odszkodowawczych za śmierć i zranienie

²¹ Postanowienie art. 17 ust. 1 rozporządzenia nr 1371/2007 uprawnia pasażera do żądania odszkodowania stanowiącego 25% ceny biletu w przypadku opóźnienia dojazdu do miejsca docelowego wynoszącego od 60 do 119 minut, a w przypadku opóźnienia wynoszącego 120 minut i więcej – 50% ceny biletu.

²² Ma to miejsce w okolicznościach wymienionych w przypisie 15.

²³ T.j. Dz.U. 2017, poz. 1983; dalej: pp.

podróżnego (termin trzyletni) oraz roszczeń odszkodowawczych za bagaż pasażera (termin roczny, ewentualnie dwuletni).

Jak już jednak wskazano zastosowana w rozporządzeniu kolejowym technika odwołań do załącznika I powoduje, że rozporządzenie to nie normuje terminu przedawnienia roszczeń innych niż roszczenia z tytułu utraty życia i zdrowia pasażera oraz szkód w jego bagażu (brak odesłania do przepisu art. 60 załącznika I). Rodzi się zatem pytanie o to, jakie przepisy o przedawnieniu należy wówczas stosować.

Wydawałoby się, że skoro ustawa – Prawo przewozowe swoim zakresem obejmuje także przewozy kolejowe, to adekwatnym byłoby tu zastosowanie rocznego terminu przedawnienia przewidzianego przepisem art. 77 ust. 1 pp. Tak jednak nie jest, gdyż przepis ten stanowi, że termin w nim zawarty ma zastosowanie do roszczeń dochodzonych na podstawie tej ustawy lub aktów wydanych w jej wykonaniu. Nie pozwala to na zastosowanie go do roszczeń z aktów tych niewynikających (np. roszczenia o zryczałtowane odszkodowanie za opóźnienie przyjazdu pociągu, o którym mowa w art. 17 rozporządzenia nr 1371/2007). Stąd też, mając na uwadze przepis art. 90 pp²⁴, należy poszukiwać terminu przedawnienia wśród przepisów kodeksu cywilnego, w którym umowa przewozu osób regulowana jest przepisami art. 774–778 k.c. Kwestię przedawnienia roszczeń z umowy tej wynikających reguluje tu przepis art. 778 k.c. stanowiący, że roszczenia te przedawniają się z upływem roku od dnia wykonania przewozu, a gdy przewóz nie został wykonany – od dnia, kiedy miał być wykonany.

Przepis ten będzie miał również zastosowanie do roszczeń wynikających z przewozów krajowych, do których rozporządzenie nr 1371/2007 nie jest stosowane z uwagi na określony w nim zakres jego zastosowania oraz przewidziane w nim możliwości stosowania przez państwo polskie czasowych wyłączeń (art. 2).

V. Podsumowanie

Jak wynika z powyższych uwag, określenie przepisów właściwych dla przedawnienia roszczeń pasażerskich w prawie kolejowym może przysparzać kłopotów. Nieaktualne jest w odniesieniu do tej gałęzi transportu stanowisko zajęte przez TSUE, wypracowane na tle analogicznych regulacji obowiązujących w prawie lotniczym. Wprawdzie rozporządzenie nr 1371/2007 odsyła do przepisów o przedawnieniu zawartych w załączniku I do niego (stanowiącym wyciąg z konwencji CIV) wyłącznie w odniesieniu do odpowiedzialności za utratę życia i zdrowia podróżnego i za jego bagaż, lecz nie stoi to przeszkodzie, aby w ruchu międzynarodowym stosować postanowienia konwencji CIV o przedawnieniu także do roszczeń z innych tytułów odpowiedzialności przewoźnika, a wynikających z rozporządzenia. Konwencja CIV określa bowiem w odmienny sposób niż to czynią konwencje lotnicze (warszawska i montrealaska) zakres zastosowania zawartych w niej przepisów o przedawnieniu, które – w przeciwieństwie do prawa lotniczego – stosuje się do wszelkich roszczeń wynikających z umów podlegających konwencji, a nie tylko do roszczeń, które mają swoją podstawę w jej przepisach. W odniesieniu natomiast do takich roszczeń w komunikacji krajowej, kwestię przedawnienia roszczeń należy oceniać na podstawie przepisu art. 778 k.c.

²⁴ Zgodnie z tym przepisem w sprawach nieunormowanych w ustawie – Prawo przewozowe oraz w przepisach wydawanych w jej wykonaniu i przepisach szczególnych stosuje się przepisy kodeksu cywilnego.

Bibliografia

- Ambrożuk, D. (2014). Kształtowanie się europejskiego prawa przewozu osób. W: T. Kocowski, K. Marak (red.), *Zmiany prawodawstwa gospodarczego w okresie transformacji ustrojowej w Polsce. Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, 362, 11–24. Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, <http://doi.org/10.15611/pn.2014.362.01>.
- Ambrożuk, D. (2017). Glosa do uchwały SN z 17.03.2017, III CZP 111/16. W: K. Wesołowski, D. Dąbrowski (red.), *Problematyka prawna usług w transporcie i logistyce. Problemy Transportu i Logistyki*, 4, 63–71, Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Pozyskano z: www.wnus.edu.pl/ptil, <http://doi.org/10.18276/ptil.2017.40-06>.
- Ambrożuk, D. i Wesołowski, K. (w druku). Terminy na dochodzenie zryczałtowanych odszkodowań należnych pasażerom na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004. W: P. Cybula (red.), *Prawne aspekty podróży i turystyki – Historia i współczesność. Prace poświęcone pamięci Profesora Janusza Sondla*. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Freise, R. (2009). W: B. Czerwenka, R. Herber (red.), *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Transportrecht* (s. 1235–1453). München: C.H. Beck/Franz Vahlen.
- Gospodarek, J. (2011). Cel i zakres ochrony konsumenta na rynku usług transportowych w świetle prawa Unii Europejskiej. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, 694, *Problemy Zarządzania, Finansów i Marketingu*, 22, 55–68. Szczecin: Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego.
- Kasprzyk, P. i Konert, A. (2017). Przedawnienie roszczeń odszkodowawczych za overbooking. *Państwo i Prawo*, 6, 55–72.
- Koller, I. (2013). *Transportrecht*. Kommentar. München: C.H. Beck.
- Kotowski, A. (2015). Zjawisko multicytryczności systemu prawa z perspektywy koncepcji integracyjnej. *Studia prawnicze*, 4, 101–122. Warszawa: Wydawnictwo Tekst Sp. z o.o.
- Łętowska, E. (2005). Multicytryczność współczesnego systemu prawa i jej konsekwencje. *Państwo i Prawo*, 4, 3–10.
- Stec, M. (2010). Ochrona pasażera w transporcie kolejowym w świetle Rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady. W: M. Modrzejewska (red.), *Prawo handlowe XXI wieku, Czas stabilizacji, ewolucji czy rewolucji, Księga Pamiątkowa dedykowana Profesorowi Józefowi Okolskiemu*. Warszawa: Wolters Kluwer Polska.
- Wesołowski, K. (2016). Multicytryczność regulacji usługi przewozu osób. W: *Marketing i Zarządzanie*, 1. *Jubileusz 70-lecia urodzin Profesora Józefa Perenca* (s. 201–215). Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, <http://doi.org/10.18276/miz.2016.42-14>.