

WŁADYSŁAW BRAŚ

ODPOWIEDZIALNOŚĆ KOLEI ZA SZKODY WYRZĄDZONE PODRÓŻNYM W RUCHU MIĘDZYNARODOWYM

Wzrastający z roku na rok międzynarodowy ruch turystyczny wzbudził — ze zrozumiałych względów — zainteresowanie problematyką odpowiedzialności za nieszczęśliwe wypadki, którym podróżny może ulec poza granicami kraju. Szczególne znaczenia nabrała sprawa odpowiedzialności kolei w międzynarodowym ruchu, a to w związku z kontrowersyjnymi stanowiskami w sprawie odpowiedzialności, czy też nieodpowiedzialności Polskich Kolei Państwowych za szkodę wyrządzoną na skutek nieszczęśliwego wypadku, któremu uległ obywatel polski na obcych kolejach¹.

Co prawda Pełny Skład Izby Cywilnej Sądu Najwyższego ustalił w tej sprawie w dniu 5 X 1974 r. — po rozpoznaniu wniosku Pierwszego Prezesa SN z dnia 29 IX 1973 r. — zasadę prawną, w myśl której Przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe” nie odpowiada na zasadzie ryzyka (art. 435 k.c.) za szkodę poniesioną przez obywatela Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej jadącego pociągiem czechosłowackich kolei państwowych w wagonie stanowiącym własność „Polskich Kolei Państwowych”, jeżeli wypadek powodujący szkodę nastąpił na terenie Czechosłowacji. Zasada ta dotyczy jednak konkretnych warunków i wobec tego trudna będzie do uogólnienia. Ponadto spotkała się ona z przeciwstawnymi opiniami doktryny prawnej².

W tej sytuacji sprawa wymaga gruntownego przeanalizowania zarówno przy uwzględnieniu międzynarodowego ustroju kolei żelaznych (międzynarodowego prawa publicznego), międzynarodowych norm prawnych regulujących przewozy kolejowe, jak też w świetle postanowień prawa krajowego.

¹ Por. wyrok SN z dnia 22 XI 1972 r. II CR 458/72 z glosą M. Sośniaka (OSP i KA 1/74, poz. 6) i K. Zawady (OSP i KA 2/75, poz. 32).

² Por. glosę autora (OSP i KA 11/76, poz. 202), a także wypowiedzi A. Szpunara i W. Wanatowskiej: A. Szpunar, *Wynagrodzenie za szkody wynikłe wskutek wypadku komunikacyjnego*, Warszawa 1976, s. 198-199; A. Szpunar, W. Wanatowska, *Przegląd orzecznictwa Sądu Najwyższego w zakresie prawa cywilnego (za I półrocze 1975)*, Nowe Prawo 2/1976, s. 290.

I. ISTOTA MIĘDZYNARODOWEGO RUCHU KOLEJOWEGO

Przed przystąpieniem do rozważań na temat, która kolej odpowiada za szkody wyrządzone podróżnym w międzynarodowym ruchu kolejowym, wypada przede wszystkim wyjaśnić istotę ruchu kolejowego w ogóle, a międzynarodowego ruchu kolejowego w szczególności, a następnie przedstawić systemy międzynarodowych przewozów kolejowych i używania wagonów w ruchu międzynarodowym, gdyż od prawidłowej oceny tych elementów zależy trafność odpowiedzi na postawione pytanie.

Już w początkach rozwoju kolejnictwa stało się jasne i oczywiste, że ruch na drodze żelaznej może być prowadzony tylko przez zarządzającego tą drogą. Jest to zasadnicza różnica między innymi gałęziami transportu a koleją. Podczas gdy np. z drogi publicznej, drogi wodnej, morskiej czy linii lotniczych może każdy korzystać pod określonymi warunkami, prowadząc swój środek transportu, to na drodze żelaznej jest to niemożliwe ze względów technicznych i bezpieczeństwa ruchu. Ta osobliwość ruchu kolejowego była szeroko dyskutowana od początku rozwoju kolejnictwa i została w pełni wyjaśniona i zrozumiana jeszcze w drugiej połowie ubiegłego stulecia. Dlatego też można, w ślad za W. Hausteinem, podsumować liczne w tej sprawie wypowiedzi, których cytowanie zajęłoby zbyt dużo miejsca, stwierdzeniem, że istnieje powszechna zgoda co do wyłącznego prawa każdego państwa do budowy urządzeń kolejowych na swoim terytorium, ich zmiany, eksploatacji i organizacji ruchu oraz w razie potrzeby zapewnienia, aby również pracownicy kolejowi mieli wyłącznie jego przynależność państwową³.

Przedstawiona zasada znalazła usankcjonowanie w ustawodawstwach poszczególnych państw. Art. 7 ustawy z dnia 2 XII 1960 r. o kolejach⁴, przewiduje, że „budowa, utrzymanie i eksploatacja kolei użytku publicznego należy [...] do przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe”. Nie oznacza to nic innego, jak wyłączność PKP w zakresie eksploatacji polskiej sieci kolejowej użytku publicznego.

W państwach zachodnioeuropejskich o gospodarce wolnorynkowej eksploatacja kolei użytku publicznego może być prowadzona jedynie na podstawie koncesji, która określa zarówno linie, które dany koncesjonariusz eksploatuje, jak też wszystkie warunki tej eksploatacji. Np. we Francji reguluje cały ten kompleks zagadnień między innymi dekret z 22 III 1942 r. dotyczący porządku, bezpieczeństwa i eksploatacji kolei znaczenia ogólnego i miejscowego⁵, dekret z 31 VIII 1937 r. dotyczący

³ W. Haustein, *Die Freiheit im internationalen Verkehr*, Darmstadt i Kolonia 1954, s. 97; por: również P. Reuter, *Droit international public*, Paryż 1048, s. 150-151.

⁴ Tekst jednolity Dz. U. z 1970 r. nr 9, poz. 76.

⁵ Journal Officiel du 23 III 1942.

zmiany reżimu organizacyjnego kolei francuskich (SNCF)⁶, statut⁷ oraz zeszyt obowiązków tych kolei⁸. Z aktów tych wynika jasno wyłączność SNCF do eksploatacji powierzonych im linii i prowadzenia ruchu na tych liniach.

Podobne rozwiązanie istnieje w Belgii, gdzie Société Nationale des chemins de fer belges ma wyłączność eksploatacji przydzielonej jej ustawą z 23 VII 1926 r.⁹ sieci kolejowej, a jej status prawny ustalony został dekretem królewskim z 23 VII 1926 r., zmienionym następnie 21 III 1961 r.¹⁰

W RFN sprawa wyłączności państwa do eksploatacji kolei związkowych (Bundesbahn) znalazła wyraz w art. 86 konstytucji (Grundgesetz für Bundesrepublik Deutschland), w Allgemeines Eisenbahngesetz z 23 III 1951 r.¹¹ i Bundesbahngesetz z 13 XII 1951 r.¹², w Szwajcarii w Loi fédérale sur des chemins de fer z 20 XII 1957 r.¹³, w Austrii w Bundesgesetz über das Eisenbahnwesen (Eisenbahngesetz 1957) z 13 II 1957 r.¹⁴ oraz w Bundesgesetz über Bildung des Wirtschaftskörper Österreichische Bundesbahn (Bundesbahngesetz) z 6 III 1969 r.¹⁵

W krajach socjalistycznych eksploatacja kolei zastrzeżona została państwu już w konstytucjach¹⁶. Ponadto wyłączność eksploatacji sieci kolejowej przez wyznaczoną przez dane państwo organizację (przedsiębiorstwo) wynika bądź z aktów erekcyjnych tych organizacji, bądź z postanowień kolejowego prawa przewozowego. W NRD Anordnung über das Statut der Deutschen Reichsbahn z 19 XI 1960 r. ustala już w § 1 wyłączność kolei państwowych (DR) do prowadzenia publicznej komunikacji kolejowej¹⁷. Podobnie rozwiązuje ten problem węgierska ustawa nr IV z 1968 r. o kolejach¹⁸, czechosłowacka ustawa o kolejach z 28 II

⁶ Journal Officiel du 1 IX 1937 z późniejszymi zmianami.

⁷ Décret du 31 XII 1937 approuvant les statuts de la SNCF (J. O. du 1 I 1938).

⁸ Cahier des charges de la SNCF approuvé par décret No 71 - 1024 du 23 décembre 1971 (J. O. du 24 XII 1971).

⁹ Moniteur belge du 24 VII 1926.

¹⁰ Arrêté royal du 21 III 1961 fixant les nouveaux statuts de la SNFB (Moniteur belge do 25 III 1961).

¹¹ Bundesgesetzblatt, Teil I, Nr 15.

¹² Bundesgesetzblatt, Teil I, Nr 59.

¹³ Feuille Fédérale 1957, II, 1191.

¹⁴ BGBl Nr 17, poz. 60.

¹⁵ BGBl Nr 34, poz. 137.

¹⁶ Art. 7 konstytucji BRL, art. 8 konstytucji CSRS, art. 12 konstytucji NRD, art. 12 konstytucji PRL, art. 8 konstytucji SRR, art. 6 konstytucji WRL, art. 6 konstytucji ZSRR.

¹⁷ Gesetzblatt, Teil II, Nr 43.

¹⁸ G. Uklyarik, *Das ungarisches Eisenbahngesetz*, Zeitschrift für internationalen Eisenbahnverkehr 2/69, s. 57 - 62.

1964 r. oraz wydane na jej podstawie rozporządzenie Ministra Transportu¹⁹. W ZSRR wynika to z art. 4 statutu kolei żelaznych²⁰.

Przytoczone akty normatywne wybranych państw potwierdzają w pełni słuszność przedstawionej już zasady, że eksploatacja kolei, a w tym i prowadzenie ruchu kolejowego, stanowi wyłączną domenę państwa terytorialnego i jest wyrazem jego praw suwerennych, wykluczających jakąkolwiek ingerencję organów innego państwa na tym obszarze. Żadne więc inne państwo nie może prowadzić eksploatacji i ruchu kolei na obcym terytorium.

Wyłączność państwa do eksploatacji własnej sieci kolejowej, wynikająca z ustawodawstwa krajowego, potwierdzają również międzynarodowe normy prawne. Wynika to przede wszystkim z konwencji i statutu o ustroju międzynarodowym kolei żelaznych, podpisanego w Genewie 9 XII 1923 r., a w szczególności z art. 1, 3, 4 i 9 statutu²¹. Zasadę tę sankcjonuje również duża liczba innych międzynarodowych umów wielostronnych i dwustronnych²². Wynika ona także z postanowień międzynarodowego prawa przewozowego, a mianowicie: Konwencji międzynarodowej o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV)²³, Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami (CIM)²⁴ oraz Umowy o międzynarodowej komunikacji osobowej (SMPS)²⁵ i Umowy o międzynarodowej komunikacji towarowej (SMGS)²⁶.

Przyjmując zasadę, że zarząd kolejowy każdego państwa eksploatuje przydzieloną mu sieć kolejową i prowadzi na niej ruch, powstaje pytanie, na czym wobec tego polega międzynarodowy ruch kolejowy. Wyczerpującą odpowiedź dają cytowane już: konwencja i statut o ustroju międzynarodowym kolei żelaznych. Ujmując zagadnienie w sposób bardzo lapidarny, można sformułować, że międzynarodowy ruch kolejowy w zakresie przewozów pasażerskich, bo o te w danym wypadku chodzi, polega na: ustaleniu połączeń i przejść granicznych między sieciami kolejowymi poszczególnych państw, wyznaczeniu linii kolejowych poszczególnych państw, po których będą kursować międzynarodowe pociągi pasażerskie, ustaleniu rozkładów jazdy tych pociągów z określeniem ich stacji początkowych i końcowych, ustaleniu obrotu składów i ich zestawienia, a wreszcie na zobowiązaniu się poszczególnych państw (ich kolei) do przejmowania

¹⁹ Sbirka Zákonu, č 24, č 51 i 52.

²⁰ Ustaw żelaznych dorog Sojuza SSR, zatwierdzony uchwałą Rady Ministrów ZSRR z dnia 6 kwietnia 1964 r.

²¹ Dz. U. z 1928 nr. nr 73, poz. 663.

²² Niektóre z nich przytoczono w pracy autora: *Międzynarodowe publiczne prawo kolejowe*, Warszawa 1968, s. 108.

²³ Por. np. art. 1 § 2 i § 3, 12 § 2, 26, 39, 40, 44, 45, 47, 54 i 55 § 1.

²⁴ Por. np. art. 1 § 2 i § 3, 3 pkt. 2, 5 § 5, 26, 43, 44, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 56 § 1 lit. a) i c), 59 § 4.

²⁵ Por. np. art. 3 § 3, 31, 38, 39, 41 i 42.

²⁶ Por. np. art. 3, 13, 15, 21, 28, 29, 31 i 32.

wania i przewożenia po wyznaczonych liniach własnej sieci — pociągów międzynarodowych.

Przedstawione wyżej czynności organizacyjne międzynarodowego kolejowego ruchu pasażerskiego podejmowane są we wzajemnym porozumieniu wszystkich zainteresowanych zarządów kolejowych na międzynarodowych konferencjach rozkładów jazdy pociągów pasażerskich i dostawy wagonów²⁷. Przyjęte ustalenia zostają wprowadzone w życie na podstawie wewnętrznych aktów normatywnych poszczególnych państw i wykonywane są przez każdy zarząd kolejowy. W ten sposób międzynarodowe porozumienia zarządów kolejowych podlegają transformacji do prawa krajowego każdego państwa, którego zarząd kolejowy brał udział w międzynarodowej konferencji rozkładów jazdy i przyjął w stosunku do swojej sieci i swojego taboru odpowiednie zobowiązanie²⁸.

II. MIĘDZYNARODOWE SYSTEMY PRZEWOZÓW KOLEJOWYCH

Konwencja międzynarodowa o przewozie towarów kolejami (CIM) z dnia 14 X 1890 r. oraz Konwencja międzynarodowa o przewozie osób kolejami (CIV) z dnia 23 X 1924 r. stworzyły międzynarodowy system przewozów kolejami²⁹. System ten zakłada tzw. wspólnotę przewozową (Transportgemeinschaft lub Zwangsgemeinschaft). Polega ona na tym, że z jednej strony kolej nadania (odprawy) zobowiązana została do przyjmowania i przewożenia osób i towarów (art. 3 CIV i art. 5 CIM), z drugiej zaś każda następna kolej do ich przyjmowania i wykonania dalszego przewozu. Przymusowa wspólnota przewozowa wszystkich kolei, których państwa są sygnatariuszami CIV/CIM została powszechnie uznana w teorii międzynarodowego kolejowego prawa przewozowego³⁰. Jest to tzw. kumulatywna forma przewozów wykonywanych przez różnych przewoźników. Nie ma tu bowiem głównego przewoźnika, który by wyłącznie podejmował się wykonania całości przewozu od miejsca odprawy (nadania) do

²⁷ Por. art. 4 Statutu Międzynarodowego Związku do Spraw Wagonów Osobowych i Bagażowych, obowiązujący od 1 I 1975 r.

²⁸ Szczegółowe rozważania na ten temat w W. Braś, op. cit., s. 105 - 112.

²⁹ Obecnie obowiązują teksty obu konwencji przyjęte w dniu 7 II 1970 r. (Dz. U. z 1975 r. nr 10, poz. 57).

³⁰ E. Blume, *Eisenbahnverkehrsordnung vom 16. Mai 1928*, Lipsk 1928, s. 48; G. Eger, *Das internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Verkehr vom 14. Oktober 1890*, Berlin 1894, s. 42; T. Gerstner, *Das neue internationale Eisenbahnfrachtrecht. Transportpflicht und Transportgemeinschaft*, Zeitung der Vereins Deutschen Eisenbahverwaltungen 84/1891; O. Loening, *Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23 Oktober 1924*, Berlin 1927, s. 65 - 66; B. Nánásisy, *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, Wiedeń 1956, s. 507 i n.; K. Neumann, *Az uj Berni Egyezmény*, Budapeszt 1928, s. 55; E. Rosenthal, *Internationales Eisenbahnrecht*, Jena 1894, s. 48; M. Travers, *Le droit commercial international*, Paryż 1932 i 1938 vol V, Fase. I, s. 205 i 206 oraz 212.

miejsca przeznaczenia i ponosił jedynie odpowiedzialność za jego wykonanie, posługując się podwykonawcami na poszczególnych odcinkach przewozu.

W międzynarodowych przewozach kolejowych każda kolej występuje z mocy prawa jako główny przewoźnik i ponosi odpowiedzialność za wykonanie przewozu na całej jego drodze, w szczególności zaś za bezpieczny i terminowy przewóz na eksploatowanym przez siebie odcinku. Taka konstrukcja prawna wynika z całości założeń CIV/CIM oraz poszczególnych ich postanowień³¹.

Wobec usankcjonowanej CIV/CIM i ogólnie uznanej w doktrynie prawa przymusowej wspólnoty transportowej kolei nie można w żadnym przypadku reprezentować stanowiska, że Polskie Koleje Państwowe mogą występować w przewozach międzynarodowych jako główny przewoźnik, gdyż z nimi została zawarta umowa o przewóz i one dostarczyły wagonu do tego przewozu. W konsekwencji nie można uważać, że obce koleje występują w roli podwykonawców PKP, a więc za ich czynności odpowiadają PKP³². Jest to konstrukcja prawna przewidziana w art. 789 k.c. (zresztą tylko do przewozu przesyłek), której nie da się zastosować do przedstawionej koncepcji organizacji i wykonawstwa międzynarodowych przewozów kolejowych.

Jakkolwiek europejskie państwa socjalistyczne, z wyjątkiem ZSRR i Albanii, są sygnatariuszami konwencji CIV/CIM, nie stosują one postanowień tych konwencji w międzynarodowej komunikacji między sobą. Z dniem 1 XI 1951 r. wprowadzono bowiem między kolejami krajów socjalistycznych nowy system przewozów międzynarodowych na podstawie Umowy o międzynarodowej komunikacji osobowej (SMPS) i Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS)³³. Umowy te zawarte zostały przez ministerstwa zarządzające kolejami i zatwierdzone przez zainteresowane rządy. Podlegają one, podobnie jak CIV/CIM, periodycznym rewizjom³⁴.

Z wprowadzeniem SMPS/SMGS powstały dwa zasadnicze problemy, które wywołały wiele dyskusji i wzajemnie sprzecznych stanowisk.

Pierwszym z nich to sprawa stosunku SMPS/SMGS do CIV/CIM. Już w czasie prac nad SMPS/SMGS znany węgierski komentator CIM postawił postulat zamieszczenia w konwencjach berneńskich postanowień, na

³¹ Por. np. arit. 26, 39, 40, 44 i 47 CIV oraz art. 26, 43, 44, 48 i 51 CIM.

³² Por. uzasadnienia: do wyroku SN z dnia 22 XI 1972 r. II CR 452/72 i uchwały Pełnego Składu Izby Cywilnej SN z dnia 5 X 1974 r. III CZP 71/73 (OSPika, 11/76, poz. 202).

³³ Skrótly od nazw w języku rosyjskim: Sogłaszenije o mieżdunarodnom passażirskom soobszczenii oraz Sogłaszenije o mieżdunarodnom żeleznodorożnom gruzowom soobszczenii.

³⁴ Od 1 V 1972 r. obowiązuje tekst SMPS ogłoszony w Dz. T. i Z. K. z 1972 r. nr 11, poz. 49, a od 1 VII 1974 r. tekst SMGS ogłoszony w Dz. T. i Z. K. z 1974 r. nr 15, poz. 81.

podstawie których państwa w nich uczestniczące mogłyby zawierać między sobą porozumienia regulujące w sposób odmienny zagadnienia przewozów kolejowych³⁵. W ślad za tym rząd węgierski wystąpił o uregulowania tej sprawy w czasie 5 konferencji rewizyjnej CIV/CIM (z 1952 r.). Projekt węgierski nie został wprawdzie przyjęty; ale delegacje niektórych państw uznały, że „państwa suwerenne nie mogą być krępowane w zawieraniu specjalnych porozumień, jeżeli przez to nie zostaje naruszona suwerenność innych państw”³⁶. Sprawa nie została ostatecznie załatwiona, pogodzano się jednak milcząco z tym, że państwa socjalistyczne nie będą stosować w komunikacji kolejowej między sobą postanowień CIV/CIM. Stan taki istnieje już ponad 25 lat i trudno go dziś kwestionować, jakkolwiek trzeba przyznać, że sprawa nie jest załatwiona formalnie zgodnie z zasadami prawa międzynarodowego, a w szczególności w myśl obowiązujących reguł prawa traktatowego.

Drugą sprawą, która wywołuje wątpliwości i związane z nimi dyskusje, to sprawa mocy prawnej umów SMPS/SMGS w Polsce. Nie ma wątpliwości, że SMPS/SMGS są w świetle prawa międzynarodowego umowami resortowymi, jakkolwiek zostały zatwierdzone przez rządy państw, których ministerstwa kolei (komunikacji, transportu) je zawarły. Umowy SMPS/SMGS regulują stosunki między koleją a klientami kolei, a więc są normami prawnymi, które powinny być przedmiotem międzynarodowych umów międzypaństwowych, podlegających ratyfikacji. Niestety stało się inaczej. Trudno byłoby w ramach tego artykułu przedstawić przyczyny tego stanu rzeczy. Mimo różnych poglądów na ten temat³⁷ nie ma wątpliwości, że forma SMPS/SMGS jest wadliwa i w związku z tym poszczególne państwa podejmują różne zabiegi legislacyjne, zależnie od obowiązującego u nich ustawodawstwa, aby postanowienia tych umów transformować w system prawa krajowego. W Polsce tych zabiegów transformacyjnych nie podjęto, ogłaszając jedynie teksty umów SMPS/SMGS w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych, który co prawda jest organem promulgacyjnym, ale dla innych celów.

Mimo wątpliwości co do formy i mocy obowiązującej umów SMPS/SMGS, jako międzynarodowego kolejowego prawa przewozowego, są one w Polsce stosowane ponad ćwierć wieku i na ich podstawie opiera się również orzecznictwo sądowe. Trudno więc byłoby kwestionować dziś

³⁵ B. Nánássy, *Die Frage der Zulassung von IUP und IÜG abweichender frachtrechtlicher Regelungen zwischen zwei oder mehrere Vertrag Staaten*, Zeitschrift für internationalem Eisenbahnverkehr 3/1949.

³⁶ Dokumente der 5. Revisionkonferenz, t. II, s. 98. Berno 1954. Por. również W. Braś op. cit., s. 31; W. Pischel, *Rechtsgrundlagen des internationalen europäischen und europäischasiatischen Eisenbahnverkehr*, Archiv für Eisenbahnwesen, Berlin 1958, s. 458; Z. Żółciński, *Systemy prawne regulujące międzynarodowe przewozy towarów kolejami*, Warszawa 1971, s. 69 i n.

³⁷ Przytacza je Z. Żółciński, op. cit., s. 84 i n.

obowiązywanie w Polsce tych umów. Nabrały one bowiem już co najmniej znaczenia jako zwyczajowe międzynarodowe normy prawne.

System organizacji międzynarodowych przewozów kolejowych przedstawiony poprzednio na podstawie umów CIV/CIM został przyjęty również w umowach SMFS/SMGS. Są one adaptacją umów CIV/CIM do zasad gospodarki planowej państw socjalistycznych. Nie zmieniają natomiast zasad organizacji międzynarodowego ruchu kolejowego, ujętych w normach prawa międzynarodowego publicznego. Podobnie jak w CIV/CIM, wynika z nich, że każda kolej dokonuje przewozów na swojej sieci, występując jako główny przewoźnik i ponosząc solidarną odpowiedzialność ze wszystkimi pozostałymi kolejami, uczestniczącymi w wykonaniu umowy przewozu, za jego wykonanie³⁸.

W konkluzji przedstawionych wywodów można stwierdzić, że zarówno w systemie przewozowym CIV/CIM, jak też w systemie przewozowym SMPS/SMGS obowiązują dwie podstawowe zasady:

- 1) ruch kolejowy na terytorium każdego państwa prowadzi wyłącznie zarząd kolejowy wyznaczony przez to państwo;
- 2) w międzynarodowych przewozach kolejowych obowiązuje zasada wspólnoty przewozowej wszystkich kolei, tzn. każda kolej występuje jako główny przewoźnik odpowiadający za wykonanie całości przewozu.

III. WZAJEMNE UŻYWANIE WAGONÓW OSOBOWYCH W MIĘDZYNARODOWEJ KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ

Wnikliwszego omówienia wymaga instytucja wzajemnego używania wagonów osobowych w międzynarodowej komunikacji kolejowej.

Z prawa wyłączności każdego zarządu kolejowego do eksploatacji własnej sieci kolejowej wynika, że gospodarka i dyspozycja wagonami należącymi do tego zarządu, ogranicza się do jego sieci kolejowej. Taka praktyka stosowana była w początkach rozwoju kolejnictwa. Powodowało to jednak wiele niedogodności, gdyż przy przejściu z sieci jednego zarządu kolejowego na sieć innego podróżni musieli się przesiadać. W interesie zarówno korzystających z usług kolei, jak i samych zarządów kolejowych konieczne było usprawnienie tego trybu. Można było tego dokonać tylko przez wprowadzenie jedności technicznej toru i taboru kolejowego³⁹ na podstawie odpowiedniej normy prawa międzynarodowego, przyjętej przez wszystkie zainteresowane państwa. W ten sposób doszło do zawarcia konwencji o jedności technicznej kolei, podpisanej w Bernie 15 V 1886 r.⁴⁰

³⁸ Por. w szczególności art. 3, 31 i 32 SMPS oraz art. 3, 21 i 32 SMGS.

³⁹ W początkach kolejnictwa szerokości torów poszczególnych zarządów kolejowych były różne i różne też były parametry techniczne wagonów.

⁴⁰ Obecnie obowiązujący tekst tej konwencji z 1938 r. nie został w Polsce opublikowany, mimo że Polska jest jego sygnatariuszem.

Wprowadzenie jedności technicznej toru i taboru kolejowego stworzyło podstawę do zawarcia porozumień między zarządami kolejowymi w sprawie wymiany i wzajemnego używania wagonów kolejowych.

Zbyt wiele miejsca zajęłoby retrospektywne przedstawienie długiej drogi rozwoju instytucji wzajemnego używania wagonów kolejowych w komunikacji międzynarodowej, gdyż jej początki sięgają połowy XIX wieku. Wystarczy wspomnieć, że obecnie podstawę porozumień zarządów kolejowych w tej sprawie stanowi art. 9 i następane statutu o ustroju międzynarodowym kolei żelaznych. Państwa sygnatariusze tego statutu zobowiązały się zachęcać swoje zarządy kolejowe do zawierania między sobą konwencji, przewidujących wszelkie środki, zmierzające do umożliwienia i ułatwienia wymiany oraz wzajemnego używania taboru kolejowego. Dalsze artykuły statutu (10-13) regulują cały szereg zagadnień związanych ze wzajemnym używaniem taboru kolejowego jednego zarządu kolejowego przez drugi (pomoc, warunki budowy i utrzymania, ochronę prawną, używanie wagonów nie należących do kolei itp.). Zarządy kolejowe powołały specjalną międzynarodową organizację kolejową, a mianowicie Międzynarodowy Związek do Spraw Wagonów Osobowych i Bagażowych (RIC), którego zadaniem jest regulowanie wzajemnego używania wagonów osobowych w komunikacji międzynarodowej i nadzorowanie przestrzegania ustalonych zasad. W ramach tego związku przyjęto Umowę o wzajemnym używaniu wagonów osobowych i bagażowych w komunikacji międzynarodowej (RIC)⁴¹.

Wzajemne używanie wagonów w komunikacji międzynarodowej jest ściśle związane z międzynarodowym systemem przewozów kolejowych, cło których wykonania wagony służą. Dlatego też umowa RIC stosowana jest w systemie przewozowym CIV, natomiast w systemie przewozowym SMPS/SMGS obowiązują — zgodnie z art. 44, pkt. 3 SMPS i art. 34, pkt. 3 SMGS — tzw. Przepisy o użytkowaniu wagonów w międzynarodowej osobowej i kolejowej komunikacji towarowej (PPW)⁴².

W nauce prawa międzynarodowego spotyka się różne poglądy na temat charakteru prawnego tych umów, a mianowicie, czy są to umowy międzynarodowe w szerszym tego słowa pojęciu, czy też są to umowy cywilnoprawne⁴³. Nie podejmując dyskusji na ten temat jako wykraczający poza określone ramy dociekań, można w każdym razie stwierdzić, że są to normy prawne ustalone przez międzynarodowe organizacje, do których przestrzegania zobowiązały się zarządy kolejowe uczestniczące w tych organizacjach.

Jak już wspomniano, podstawową zasadą przyjętą zarówno w RIC,

⁴¹ Obecnie obowiązujący tekst wprowadzony został w życie od 1 I 1973 r.

⁴² Obecnie obowiązujący tekst wprowadzony został w życie od 1 I 1975 r.

⁴³ Por. odnośnie do pierwszego poglądu: W. Braś, op. cit., s. 26 i n. oraz podaną tam dalszą literaturę, odnośnie do drugiego poglądu: W. Haustein, W. Pschirer, *Internationales Eisenbahnrecht-Quellensammlung*, Frankfurt n. Menem, s. IX.

jak w PPW jest ścisła reglamentacja obiegu wagonów osobowych w komunikacji międzynarodowej. Żaden zarząd kolejowy nie może dowolnie wysłać za granicę swojego wagonu, ani też żaden z nich nie może swobodnie dysponować obcym wagonem na swojej sieci. Skład międzynarodowych pociągów pasażerskich ustala się przy opracowywaniu międzynarodowych rozkładów jazdy. Tam też określa się, które zarządy i jakie rodzaje wagonów dostarczają do każdego pociągu międzynarodowego, stacje, do których poszczególne wagony biegną, gdzie wyłącza się je z jednego składu pociągu międzynarodowego a włącza do innego jako tzw. kursy bezpośrednie (tzw. Europejski Plan Dostawy Wagonów)⁴⁴. Są to tzw. kursy regularne, o ściśle określonym biegu zarówno w kierunku pierwotnym, jak też i w powrotnym. Na zarządzie dostarczającym wagon cięższy obowiązek włączenia go do pociągu międzynarodowego, na pozostałych zarządach obowiązek przewiezienia i przekazywania go zgodnie z przewidzianym w rozkładzie jazdy obiegiem kursu. Obcy zarząd kolejowy nie może takiego wagonu wyłączyć, ani też użyć do innych celów, niż to zostało przewidziane w rozkładzie jazdy. Zarząd „właściciel” nie może też wydać dyspozycji wyłączenia takiego wagonu na obcych kolejach i skierować inną trasą, względnie zwrócenia go na własną sieć, niezgodnie z przewidzianym obiegiem kursu.

Jak więc widzimy, z jednej strony zarząd „właściciel” wagonu osobowego nie może dysponować nim na obcych kolejach, z drugiej obcy zarząd kolejowy nie może takim wagonem dysponować w tym sensie, aby go wyłączyć ze składu i eksploatować niezgodnie z jego przeznaczeniem i przewidzianym dla niego biegiem.

Od przedstawionej zasady istnieje jednak wyjątek. Wagon musi odpowiadać warunkom bezpieczeństwa ruchu i być w pełni sprawny. Jeżeli wagon okaże się niesprawny, zarząd, który odkrył niesprawność wagonu, zagrażającą bezpieczeństwu ruchu, zobowiązany jest wyłączyć go ze składu pociągu międzynarodowego i w to miejsce włączyć własny wagon. Wagon niesprawny zostaje bądź naprawiony przez kolej, która go wyłączyła, bądź odesłany na kolej macierzystą.

Obok kursów regularnych, przewidzianych w rozkładach jazdy, do pociągów międzynarodowych mogą być włączane kursy dodatkowe, dla wzmocnienia składu pociągu w przypadkach dużej frekwencji podróży, oraz wagony o specjalnym przeznaczeniu (wycieczkowe itp.). Również i w takich przypadkach włączenie wagonu do pociągu międzynarodowego i jego bieg zarówno w kierunku pierwotnym, jak też i powrotnym muszą być ściśle uzgodnione uprzednio między wszystkimi zainteresowanymi zarządami kolejowymi⁴⁵. Wagon taki biegnie ściśle z ustaleniami i żaden zarząd kolejowy nie może tego biegu dowolnie zmieniać. Trudno

⁴⁴ W. Braś, op. cit., s. 110 - 111; por. również § 2 RIC (Umowy).

⁴⁵ Por. § 3 PBW i § 3 RIC.

więc zgodzić się z twierdzeniem A. Szpunara, że PKP zachowują za granicą dyspozycję swoim taborem⁴⁶.

Drugą sprawą, która wyłania się w związku z wzajemnym używaniem wagonów osobowych w międzynarodowej komunikacji kolejowej jest sprawa odpowiedzialności za obcy wagon. W myśl RIC i PPW zarząd kolejowy, który przyjął obcy wagon na swoją sieć, ponosi pełną odpowiedzialność za jego utrzymanie, stan, bezpieczeństwo oraz zwrot na kolej miecierzystą. Przekazywanie wagonów między zarządami kolejowymi następuje na podstawie odpowiednich dokumentów, po uprzednim sprawdzeniu ich sprawności technicznej. Wagon niesprawny technicznie nie zostaje przyjęty⁴⁷. Z chwilą jednak przyjęcia, kolej przyjmująca wagon obciążona zostaje wszystkimi obowiązkami przewidzianymi w PPW, czy też w RIC i ponosi odpowiedzialność za jego utrzymanie i zwrot⁴⁸; ponosi też odpowiedzialność za jego ciężkie uszkodzenie (mniejsze uszkodzenia powinna sama naprawić) oraz za zagubienie⁴⁹.

Z przedstawionych wywodów wynika, że zarząd kolejowy, na którego sieci znajduje się obcy wagon osobowy, uczestniczący w ruchu międzynarodowym jest jego posiadaczem zależnym; on ten wagon eksploatuje. Stosunek zarządu eksploatującego do zarządu „właściciela” wagonu jest bardzo zbliżony do umowy najmu.

IV. ODPOWIEDZIALNOŚĆ KOLEI ZA ZABICIE I USZKODZENIE ZDROWIA PODRÓŻNEGO W SYSTEMIE CIV

Konsekwencją przymusowej wspólnoty przewozowej kolei w komunikacji międzynarodowej jest ich solidarna odpowiedzialność z tytułu umowy przewozu (*Vertragshaftung*)⁵⁰. Poza jej kręgiem pozostaje odpowiedzialność kolei za działania i zaniechania nie wynikające z umowy przewozu (*Betriebshaftung*). W tym zakresie obowiązuje zasada, że każda kolej odpowiada za swoje działania i zaniechania⁵¹. Do tej ostatniej kategorii należy również odpowiedzialność kolei za szkody wyrządzone na skutek zabicia, zranienia lub innego uszkodzenia zdrowia podróżnego. Zasada ta znalazła wyraz w art. 25, § 1 CIV, który postanawia: „Odpowiedzialność kolei za śmierć, zranienie i wszelkie inne uszkodzenie ciała podróżnego oraz za szkody spowodowane przez opóźnienie lub odwoła-

⁴⁶ A. Szpunar, *Wynagrodzenie*, s. 198.

⁴⁷ Por. § 4 PPW, § 6, ust. 2 RIC.

⁴⁸ Por. § 5, ust. 1 PPW, § 6, ust. 7 RIC.

⁴⁹ Por. § 13 PPW, § 20 RIC.

⁵⁰ L. Jossierand, *Les transports*, Paryż 1926, s. 509; B. Nánássy, *Internationales*, s. 509; F. Seligsohn, *Das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (IUG)*, Berlin Grünewald 1930, s. 337.

⁵¹ B. Nánássy, *op. cit.*

nie pociągu albo utratę połączenia określona jest przez ustawy i przepisy państwa, w którym zaszło zdarzenie".

Redakcja art. 25, § 1 CIV obejmuje szerszą problematykę od przedmiotu rozważań i jest rezultatem wieloletniego rozwoju postanowień konwencji. Wypada wspomnieć, że już w pierwszym projekcie CIV z 1905 r. Urząd Centralny Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OCTI) wskazywał na zasadę odpowiedzialności kolei miejsca wypadku, a w następnym projekcie z 1908 r. przewidział art. 21, w myśl którego „za szkody powstałe przez zabicie lub zranienie ludzi na skutek ruchu kolejowego ponosi odpowiedzialność kolej, na której sieci powstała szkoda. Odpowiedzialność tę reguluje ustawodawstwo państwa położenia kolei”⁵².

Przez zamieszczenie tego przepisu zamierzano rozstrzygnąć zarówno zasadę odpowiedzialności kolei, na której zdarzył się przypadek, jak też i sprawę normy kolizyjnej, ustalając stosowanie prawa loci *delicti commisi*.

W uzasadnieniu do projektu wskazano, że „przepisy o odpowiedzialności kolei za zabicie i zranienie ciała są bardzo różne w poszczególnych państwach (obszarach prawa). Nie ma widoków powodzenia próba znalezienia wspólnego uregulowania, które by mogło być przyjęte przez wszystkie państwa, jeżeli się uwzględni z jednej strony doniosłe znaczenie tego zagadnienia dla publiczności, z drugiej zaś dla gospodarki finansowej kolei. Potrzeba regulacji nie może być również uznana, gdyż można prawidłowo ustalić, gdzie nastąpił wypadek”⁵³.

Z przytoczonego uzasadnienia wynika, że już przy opracowywaniu CIV nikt nie miał wątpliwości co do słuszności zasady odpowiedzialności kolei miejsca wypadku (powstania szkody). Ponadto zdawano sobie sprawę, że przepisy o odpowiedzialności kolei za szkody wyrządzone podróżnym na skutek nieszczęśliwych wypadków ruchowych różnią się znacznie w poszczególnych państwach⁵⁴ i trudno będzie doprowadzić do ich ujednoczenia.

W przyjętym w dniu 23 X 1924 r. tekście CIV⁵⁵ ustalono ostatecznie

⁵² O. Leokig, *Internationales Eisenbahn-Personen und Gepäckverkehr — Übereinkommen (ÜIP) vom 23. Oktober 1924*, Berlin 1929, s. 288.

⁵³ Protokolle der Konferenz für Beratung des Entwurfes Internationales Übereinkommens über die Beförderung von Personen und Reisengepäck abgehalten zu Bern vom 16 bis 30 Mai 1911.

⁵⁴ Szczegółowa charakterystyka tych przepisów przedstawiona została w cytowanym dziele O. Loeninga oraz artykułach: E. Schmidt, G. Noe, B. Nánassy, dr. Karel, *Die Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötung und Verletzung von Reisenden nach dem Rechte der einzelnen Staaten*, Zeitschrift für internationalen Eisenbahnbeförderung 2, 3 i 6/1929 r. Charakterystyka głównych systemów odpowiedzialności kolei w Europie znajduje się też w pracy M. Florio, *La responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs en trafic international — Convention du 26 février 1966, additionele a la CIV, Disseration*, Lausanne 1969.

⁵⁵ Art. 28, § 1 (Dz. U. z 1928 r. nr 73, poz. 665).

prawo właściwe do rozpatrywania szkód spowodowanych *zabiciem lub* uszkodzeniem zdrowia podróżnego oraz dano wyraz zasadzie, jak stwierdza O. Loening, że za tego rodzaju szkody odpowiada jedynie kolej miejsca wypadku⁵⁶.

Wypada jednak podkreślić, że zasadę odpowiedzialności kolei miejsca wypadku przyjęto w CIV jako konsekwencję ustalonych zasad prowadzenia ruchu kolejowego, ujętych w ustawodawstwach krajowych i normach prawa międzynarodowego publicznego. W CIV dodano do niej jedynie drugą zasadę, a mianowicie, że odpowiedzialność tę reguluje ustawodawstwo kraju miejsca wypadku, gdyż nie było możliwości ustalenia dla tej odpowiedzialności jednolitych międzynarodowych norm prawnych.

Obowiązywanie w poszczególnych krajach, będących sygnatariuszami CIV, różnych przepisów prawnych w sprawie odpowiedzialności za szkody w związku z wypadkami kolejowymi było wielką niedogodnością międzynarodowej komunikacji kolejowej. Za takie same szkody osoby poszkodowane, zależnie od miejsca wypadku, otrzymywały różne odszkodowania. Z chwilą rozwoju innych gałęzi transportu okoliczność ta mogła wpływać na wybór środka transportu, tym bardziej że konwencja o ujednoczeniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie dnia 12 X 1929 r.⁵⁷ wprowadziła jednolite zasady odpowiedzialności. Rozpoczęto więc prace nad ujednoczeniem przepisów o odpowiedzialności za szkody wyrządzone podróżnym w międzynarodowym ruchu kolejowym. Długotrwałe dyskusje doprowadziły do podpisania w dniu 26 II 1966 r. konwencji dodatkowej do konwencji międzynarodowej o przewozie osób i bagażu (CIV) z dnia 25 II 1961 r. dotyczącej odpowiedzialności kolei za śmierć i zranienie podróżnych⁵⁸.

- Trudno byłoby w niniejszym artykule szczegółowo omówić tę konwencję. Same materiały dotyczące jej opracowania tworzą kilka pokaźnych woluminów⁵⁹. Wypada jednak zwrócić uwagę choćby na najważniejsze jej cechy.

Od strony legislacyjnej konwencja dotycząca odpowiedzialności kolei za śmierć i zranienie podróżnych jest konwencją dodatkową do CIV z 28 II 1961 r. Dlatego też przy każdej rewizji CIV potrzebna jest dodatkowa umowa międzynarodowa, która rozciąga moc obowiązującą konwencji do

⁵⁶ „Gleichgültig ist also, ob etwa einer anderen Eisenbahn als der, auf deren Strecken das schädigende Ereignis mit zur Last fällt. Entscheidend ist lediglich der Ort des Entstehens des Ereignisses" (O. Loening, op. cit., s. 291),

⁵⁷ Dz. U. z 1933, nr 8, poz. 49.

⁵⁸ Dz. U. z 1973, nr 7, poz. 46.

⁵⁹ Dokumente der ausserordentlichen Konferenz vom Februar 1966, Bern oraz Protokolle der 3-6 Tagung des Vorbereitenden Ausschuss betreff, der Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden.

datkowej na każdy nowy tekst CIV⁶⁰. Przy rewizji CIV z dnia 7 II 1970-r. postanowiono włączyć konwencję dodatkową do samej CIV i obecnie trwają odpowiednie prace przygotowawcze. Następną 8 konferencja rewizyjna CIM/CIV, która powinna odbyć się w 1980 r., prawdopodobnie przyjmie już tekst CIV, który będzie zawierał również postanowienia o odpowiedzialności kolei za szkody, wynikłe na skutek śmierci, zranienia lub innego naruszenia stanu zdrowia podróżnego, spowodowane wypadkiem w ruchu kolejowym. Zniknie więc postanowienie art. 26 § 1 obecnie obowiązującego tekstu CIV oraz konwencja dodatkowa do niej.

Drugą sprawą formalną, co do której podnoszą wątpliwości niektórzy teoretycy prawa, przynajmniej jeżeli chodzi o prawo krajowe, jest ograniczenie regulowania odpowiedzialności kolei jedynie w stosunku do podróżnych, pomijając osoby trzecie⁶¹. Wypada z naciskiem podkreślić, że prawo przewozowe, zarówno międzynarodowe, jak i krajowe, reguluje jedynie stosunek kolei do jej klientów, a więc tych osób, z którymi łączy ją stosunek prawny na podstawie umowy przewozu; nie stanowi ono natomiast generalnego aktu prawnego, którego celem jest uregulowanie w ogóle odpowiedzialności kolei za nieszczęśliwe wypadki spowodowane ruchem kolejowym.

Przechodząc do głównych założeń konwencji, wypada zaznaczyć, że nie wprowadza ona pełnego ujednoczenia zasad odpowiedzialności kolei za szkody wyrządzone podróżnym w związku z ruchem kolejowym. W trakcie długich dyskusji nad tekstem konwencji uzgodniono następujące sprawy: rozmiar odpowiedzialności, okoliczności zwalniające kolej od odpowiedzialności, legitymację bierną w dochodzeniu roszczeń za szkody wyrządzone na skutek śmierci, zranienia lub innego uszkodzenia zdrowia podróżnego, zakres odszkodowania w przypadku śmierci i zranienia podróżnego. Nie uzgodniono natomiast wysokości odszkodowania za szkody przewidziane konwencją oraz odszkodowania za szkody inne, niż określone w konwencji, a w szczególności za szkody moralne i fizyczne (*pretium doloris*) oraz estetyczne. Czy poszkodowanemu przysługuje wynagrodzenie za wspomniane szkody rozstrzyga nadal prawo krajowe miejsca wypadku. Prawo to ustala również wysokość odszkodowania za szkody określone konwencją. Konwencja określiła jednak maksymalną kwotę odszkodowania w wysokości 200 000 franków złotych, która musi być stosowana przez sygnatariusze w konwencji w tych przypadkach, jeżeli ich prawo krajowe przewiduje kwotę niższą od maksymalnego odszkodowania. Jak widać z przedstawionej charakterystyki, konwencja określiła minimum odszkodowania za śmierć i uszkodzenie zdrowia podróżnego i stąd nazwano ją konwencją „minimum”⁶².

⁶⁰ Por. Protokół II dotyczący przedłużenia konwencji dodatkowej do CIV z 1061 r. sporządzony w Bernie dnia 9 listopada 1973 r. (Dz. U. z 1975 r. nr 10, poz. 59).

⁶¹ A. Szpunar, *Wynagrodzenie*, s. 193

⁶² Szczegółowsze omówienie konwencji podejmują: O. Edlbacher, *Die Haftung*

Konwencja dodatkowa do CIV przyjmuje omówioną już poprzednio zasadę legitymacji biernej kolei miejsca wypadku, postanawiając w art. 2 § 6: „Koleją odpowiedzialną w myśl niniejszej konwencji jest kolej, która według listy linii, przewidzianej w artykule 59 CIV, eksploatuje linię, na której zdarzył się wypadek”.

V. ODPOWIEDZIALNOŚĆ KOLEI ZA ZABICIE I USZKODZENIE ZDROWIA PODRÓŻNYCH W SYSTEMIE SMPS

W umowie SMPS nie ma odpowiednika art. 25 § 1 CIV wskazującego wyraźnie kolej odpowiedzialną za szkodę wyrządzoną na skutek zabicia lub zranienia podróżnego. W związku z tym zgodnie z art. 46 SMPS ma w tym zakresie zastosowanie ustawodawstwo krajowe (łącznie z normami kolizyjnymi).

Z poprzednich wywodów na temat istoty i systemu organizacji międzynarodowego ruchu kolejowego wynika, że w przypadku odpowiedzialności kolei za nieszczęśliwy wypadek będzie to ustawodawstwo miejsca tego wypadku.

Jeżeli więc w komunikacji SMPS polskiemu obywatelowi zdarzył się nieszczęśliwy wypadek poza granicami PRL (na obcych kolejach) nie może w żadnym przypadku odpowiadać za jego skutki PKP. Wniesienie, powództwa przeciw PKP przed sądem polskim nie może doprowadzić do wyroku zasądzającego PKP do zapłacenia odszkodowania. Będzie tu miał zastosowanie art. 31 § 1 prawa prywatnego międzynarodowego. Zastosowanie art. 31 § 2 czyli zasady *lex patriae domicilique* jest nieuzasadnione jako niezgodne z obowiązującym porządkiem międzynarodowego ruchu kolejowego⁶³.

Jak wykazano już poprzednio, PKP nie prowadzą ruchu poza granicami PRL i nie mogą odpowiadać za jego skutki, a w szczególności za wyrządzone w związku z tym ruchem szkody. Nie powtarzając argumentów i norm prawnych, z których wynika takie, a nie inne stanowisko w tej sprawie, wypada jeszcze zwrócić uwagę na następujące aspekty, związane

der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden im Rahmen der CIV, Zeitschr. für inter. Eisenbahnverkehr 7/8/1966; tenże, *Die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden im internationalen Privatrecht (Nach Zusatzübereinkommen zur CIV)*, Zeitschrift für internationalen Eisenbahnverkehr 3/1972. M. Fiorino, *La responsabilité*; J. Koprowicz: *Odpowiedzialność kolei wobec podróżnych w komunikacji międzynarodowej*, PiP 10/1972; B. Schlechtrein, *La nature juridique de la responsabilité nasaant de la convention a la CIV*, Bull. des transp. intern. par chemins de fer nr 5/1973; H. Weitnauer, *Die „Minimumkonvention“ — ein Weg zur Rechtangleichung*, Zeitschrift für internationalen Eisenbahnverkehr 9/1962.

⁶³ Por. uzasadnienie do przytoczonych na wstępie: wyroku z dnia 22 XI 1972 r. oraz uchwały Pełnego Składu Izby Cywilnej z dnia 5 X 1974 r.

z ustaleniem kolei odpowiedzialnej za szkody wyrządzone podróżnemu Ba skutek nieszczęśliwego wypadku w ruchu.

Po pierwsze w skali międzynarodowej obserwuje się konsekwentność w dążeniu do obciążania odpowiedzialnością tego przewoźnika za szkodę wyrządzoną podróżnemu, który faktycznie wykonuje przewóz. Znalazło to wyraz w komunikacji lotniczej i morskiej. Zgodnie z konwencją uzupełniającą do konwencji warszawskiej o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Guadalajara 18 IX 1961 r.⁶⁴ oraz konwencją dotyczącą przewozu mierzem podróżnych i ich bagażu, podpisaną 13 XII 1974 r. w Atenach⁶⁵, przewoźnik faktyczny ponosi odpowiedzialność za szkody wyrządzone podróżnym na takich samych zasadach, jak przewoźnik umowny (zawierający umowę).

Po drugie nie jest możliwe przyjęcie w Polsce innej zasady ustalania kolei odpowiedzialnej za nieszczęśliwe wypadki w międzynarodowym ruchu kolejowym niż przyjęta przez inne kraje (społeczność międzynarodową). Załóżmy, że w wagonie PKP ulegli na obszarze obcego państwa nieszczęśliwemu wypadkowi obywatele różnych krajów. Nie wydaje się uzasadnione, aby podróżni ci mogli być traktowani według różnych praw. Poza tym nie można sprawy rozpatrywać jedynie w kontekście podróży-kolej, lecz trzeba ją rozpatrywać również w kontekście kolej sprawca nieszczęśliwego wypadku — kolej odpowiedzialna. Rozdzielenie kolei sprawcy nieszczęśliwego wypadku od kolei odpowiedzialnej spowodowałoby wiele problemów niemożliwych do rozwiązania bez stworzenia specjalnych międzynarodowych norm prawnych. Powiedzmy, że szkodę obywateli polskich jadących w tym wagonie pokryją PKP. Powstaje pytanie co dalej. Oczywiście PKP zwróciłyby się z roszczeniem regresowym do kolei, która spowodowała szkodę. Nie ma wątpliwości jaka byłaby odpowiedź tej kolei. Przecież, zgodnie z prawem krajowym danej kolei, odpowiedzialność za szkodę ponoszą koleje tego kraju, w którym nastąpił nieszczęśliwy wypadek, a do rozpatrzenia sprawy właściwe są jego sądy, stosując *lex fori*. Prawo to może być mniej korzystne dla poszkodowanego niż prawo polskie. Nie można więc stwarzać precedensów, że PKP będą pokrywać szkody wyrządzone przez obce koleje, gdyż przyniosłoby to niczym nie uzasadnione szkody gospodarce narodowej, zwalniając równocześnie właściwych sprawców szkód od odpowiedzialności.

Z przedstawionej sytuacji zdawali sobie sprawę już twórcy konwencji CIV i dali temu wyraz w uzasadnieniu do pierwszych projektów tej konwencji. Argumenty te nie straciły swej aktualności i powinny być w pełni zastosowane w komunikacji SMPS.

⁶⁴ Dz. U. z 1965 r. nr 25, poz. 167.

⁶⁵ Jeszcze nie ratyfikowana.

LA RESPONSABILITÉ DES CHEMINS DE FER DES DOMMAGES PORTÉS
AUX VOYAGEURS DANS LA CIRCULATION INTERNATIONALE

R é s u m é

Le problème de la responsabilité des chemins de fer des accidents dans la circulation internationale a été analysé d'après les principes du trafic ferroviaire de la législation nationale réglant de status juridique des chemins de fer, des conventions du régime international des chemins de fer, des conventions de l'emploi réciproque des wagons dans le trafic international, des normes juridiques relatives aux transports internationaux dans le système CIV et SMPS et de la convention supplémentaire à CIV de l'unification de la responsabilité des chemins de fer de la mort et des blessures du voyageur. De plus on a attiré l'attention sur les normes de collision (le droit international privé) en liaison avec l'envoi de l'affaires de la responsabilité des chemins de fer des accidents dans le système SMPS — au droit national.

A la base des recherches sur l'essentiel du trafic ferroviaire, du status juridique des chemins de fer dans les Etats particuliers et de la convention du régime international des chemins de fer on a constaté que chaque Etat garde exclusivement le droit d'exploiter des chemins de fer situés sur son territoire et de mener le trafic sur les voies de ces chemins de fer, ce qui décide de la responsabilité de ce trafic. A te base des nonnes du droit international de transport on a décidé que dans le domaine des transports ferroviaires il existe une communauté obligatoire. Chaque chemin de fer agit en tant que transporteur principal responsable de l'accomplissement de la totalité du transport. La communauté de transport ne s'étend cependant pas sur la gestion du trafic ferroviaire et sur la responsabilité de ce titre. Ici domine le principe de la responsabilité des chemins de fer où avait lieu l'accident. D'après les principes caractéristiques du régime international de l'emploi des wagons dans la communication internationale peu importante est la question de la propriété du wagon, dans lequel a eu lieu l'accident.

Après avoir présenté les principes généraux de la responsabilité des chemins de fer de la lésion de la santé du voyageur d'après la convention supplémentaire à OIV du 26 II 1966, où on a accepté aussi le principe de la responsabilité des chemins de fer du lieu de l'accident, on a considéré aussi la question dans la communication SMPS. On a prouvé que le chemin de fer responsable de l'accident du trafic international SMPS est, ainsi que dans CIV, le chemin de fer du lieu de l'accident. Le tribunal du pays où avait lieu l'accident, ayant pour base *lex fori*, compétent pour connaître les litiges dans ce domaine.