

**Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu**  
**Wydział Prawa i Administracji**

**Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej  
przewoźnika kolejowego w Polsce**

**mgr Patryk Piątkowski**

Rozprawa doktorska przygotowana w Katedrze Prawa Ubezpieczeniowego  
i Medycznego pod kierunkiem dr hab. Moniki Wałachowskiej prof. UMK

Promotor pomocniczy: dr Michał P. Ziemiak

**Toruń 2022**

## SPIS TREŚCI

<b>Wykaz skrótów .....</b>	<b>5</b>
<b>Wprowadzenie .....</b>	<b>9</b>
<b>Rozdział I. Przewozy kolejowe w Polsce i na świecie. Uwagi wprowadzające.....</b>	<b>14</b>
1. Wstęp .....	14
2. Historia kolei w Polsce .....	14
3. Podstawy prawne działalności sektora kolejowego w Polsce .....	19
3.1 Prawodawstwo międzynarodowe.....	20
3.2 Prawodawstwo unijne .....	24
3.3 Prawodawstwo krajowe .....	29
4. Podmioty sektora kolejowego. Definicja przewoźnika kolejowego .....	31
5. Dane statystyczne dotyczące podmiotów rynku kolejowego oraz bezpieczeństwa sektora kolejowego.....	38
<b>Rozdział II Przesłanki i zakres odpowiedzialności przewoźnika kolejowego wobec osób trzecich .....</b>	<b>45</b>
1. Specyfika ryzyka po stronie przewoźnika kolejowego. Zarządzanie ryzykiem.....	45
2. Podstawy odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego .....	53
2.1 Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika kolejowego.....	53
2.1.1 Odpowiedzialność odszkodowawcza przewoźnika kolejowego wobec pasażerów .....	55
2.1.1.1 Załącznik A do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r. - przepisy ujednoczone o umowie międzynarodowego przewozu osób kolejami (CIV) .....	56
2.1.1.2 Rozporządzenie nr 1371/2007 dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym z dnia 23 października 2007 r.....	60
2.1.1.3 Prawo przewozowe i Kodeks cywilny.....	63
2.1.2. Odpowiedzialność przewoźnika kolejowego za szkody w ładunku .....	68
2.1.2.1 Załącznik B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r. - przepisy ujednoczone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM) .....	72
2.1.2.2 Kodeks cywilny i Prawo przewozowe.....	75
2.2 Odpowiedzialność przewoźnika kolejowego wobec osób trzecich .....	78
2.2.1 Odpowiedzialność za szkodę na osobie wyrządzoną osobie trzeciej niebędącej stroną umowy o przewóz.....	89
2.2.2 Odpowiedzialność za szkodę powstałą w infrastrukturze kolejowej .....	92
2.2.3 Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną w taborze podmiotów trzecich.....	96
2.2.4 Odpowiedzialność za szkodę powstałą wskutek zderzenia z innym pojazdem mechanicznym.....	101

2.2.5 Odpowiedzialność przewoźnika kolejowego a odpowiedzialność podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wagonów (ECM – <i>ang. Entity in Charge of Maintenance</i> ).....	103
2.3. Odpowiedzialność przewoźnika kolejowego za szkody w środowisku.....	107
3. Dochodzenie roszczeń przez poszkodowanego w wypadku kolejowym o charakterze transgranicznym – prawo właściwe oraz jurysdykcja. ....	113
3.1. Prawo właściwe dla odpowiedzialności kontraktowej przewoźnika kolejowego ...	115
3.2. Prawo właściwe dla odpowiedzialności deliktowej przewoźnika kolejowego.....	118
3.3. Roszczenie poszkodowanego przeciwko ubezpieczycielowi OC przewoźnika kolejowego.....	123
<b>Rozdział III Węzłowe zagadnienia dotyczące ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego .....</b>	<b>125</b>
1. Funkcje ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.....	125
2. Świadczenie ubezpieczyciela w ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej. Wybrane aspekty prowadzonego postępowania likwidacyjnego.....	128
3. Rozwój ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego w Polsce .....	135
3.1. Monopol transportu kolejowego .....	135
3.2. Demonopolizacja sektora kolejowego .....	137
4. Zakres ubezpieczenia OC .....	142
5. Sumy gwarancyjne .....	144
6. Czołowi ubezpieczyciele specjalizujący się w ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego .....	148
7. Odpowiedzialność przewoźnika kolejowego z tytułu regresu ubezpieczeniowego. Odszkodowania z ubezpieczenia mienia w transporcie ( <i>cargo</i> ) i ubezpieczenia <i>casco</i> szynowego. ....	152
7.1 Regres ubezpieczeniowy z tytułu umowy ubezpieczenia <i>casco</i> szynowego.....	157
7.2 Regres ubezpieczeniowy z tytułu szkód w transporcie.....	161
8. .... Ubezpieczenie OC przewoźnika kolejowego, a inne ubezpieczenia OC w transporcie lądowym .....	165
8.1. Ubezpieczenie OC przewoźnika kolejowego, a ubezpieczenie OC przewoźnika drogowego.....	167
8.2. Ubezpieczenie OC przewoźnika kolejowego, a ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych .....	181
<b>Rozdział IV Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego w Polsce i zagranicą.....</b>	<b>196</b>
1. Regulacja ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych w Wielkiej Brytanii, Niemczech oraz Czechach.....	196
1.1 Regulacja ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych w Wielkiej Brytanii. ....	197
1.2 Regulacja ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych w Niemczech. ....	205

1.3 Regulacja ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych w Czechach.....	209
2. Charakter prawny i rola Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.....	216
3. Analiza „szkód kolejowych” w latach 2010-2020 w Polsce .....	218
4. Obecna regulacja w przedmiocie obowiązkowego ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego.....	234
5. Zakres ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego .....	239
6. Charakter ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego .....	244
7. Stan obecny oraz postulaty <i>de lege ferenda</i> w sprawie minimalnych sum gwarancyjnych OC przewoźnika kolejowego w Polsce. ....	252
<b>Zakończenie .....</b>	<b>268</b>
<b>Bibliografia: .....</b>	<b>270</b>
<b>Raporty i opracowania.....</b>	<b>278</b>
<b>Wykaz orzecznictwa.....</b>	<b>281</b>

## Wykaz skrótów

- **ADR** - Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, sporządzona w Genewie z dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2011 r. poz. 641) (fr. *Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route*)
- **AEG** – niemiecka ustawa Prawo kolejowe (niem. *Allgemeines Eisenbahngesetz*) z dnia 27 grudnia 1993 r. (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I s. 2439) ze zmianami z dnia 10 września 2021 r. (BGBl. I s. 4147)
- **AVV** – ogólna umowa o użytkowaniu wagonów towarowych (niem. *Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen*)
- **BGB** – niemiecki Kodeks cywilny (niem. *Bürgerliches Gesetzbuch*) z dnia 18 sierpnia 1896 r. ze zmianami z dnia 2 stycznia 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738) i z dnia 21 grudnia 2021 (BGBl. I S. 5252)
- **CAHA** – Umowa dotycząca alokacji i obsługi roszczeń (ang. *Claims Allocation and Handling Agreement*)
- **CBOSA** – Centralna baza orzeczeń sądów administracyjnych
- **CMR** - Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów i Protokół podpisania, sporządzone w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (Dz. U. 1962 nr 49 poz. 238) (fr. *Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*)
- **CIM** - Przepisy ujednoczone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami, stanowiące załącznik B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2007 r. poz. 674 i 675, z 2009 r. poz. 1318, z 2011 r. poz. 804 i 805 oraz z 2015 r. poz. 1726) (fr. *Le Contrat de transport international ferroviaire des marchandises*)
- **CIV** - Przepisy ujednoczone o umowie międzynarodowego przewozu osób kolejami, stanowiące załącznik A do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2007 r. poz. 674 i 675, z 2009 r. poz. 1318, z 2011 r. poz. 804 i 805 oraz z 2015 r. poz. 1726) (fr. *Le Contrat de transport international ferroviaire des voyageurs*)
- **CIT** - Międzynarodowy Komitet ds. Transportu Kolejowego z siedzibą w Bernie (fr. *Comité international des transports ferroviaires*)
- **CUI** - Przepisy ujednoczone o umowie o umowie użytkowania infrastruktury w międzynarodowej komunikacji kolejowej stanowiącej załącznik E do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2007 r. poz. 674 i 675, z 2009 r. poz. 1318, z 2011 r. poz. 804 i 805 oraz z 2015 r. poz. 1726) (fr. *Le contrat unique d'insertion*)
- **CUV** - Przepisy ujednoczone o umowach użytkowania pojazdów w międzynarodowej komunikacji kolejowej stanowiące załącznik D do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2007 r. poz. 674 i 675, z 2009 r. poz. 1318, z 2011 r. poz. 804 i 805 oraz z 2015 r. poz. 1726) (fr. *Les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire*)
- **COTIF** – Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2007 r. poz. 674 i 675, z 2009 r. poz. 1318, z 2011 r. poz. 804 i 805 oraz z 2015 r. poz. 1726) (fr. *Convention relative aux transports internationaux ferroviaires*)

- **CZK** – korona czeska
- **dSAT** - system bezpieczeństwa służący do automatycznego wykrywania awarii taboru kolejowego (ang. *Stock break-down detection devices*)
- **Dyrektywa 2012/34/UE** - Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U.UE L z dnia 14 grudnia 2012 r.)
- **Dz. U.** – Dziennik Ustaw
- **ECM** – podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów (ang. *Entity in Charge of Maintenance*)
- **ERA** - Agencja Kolejowa Unii Europejskiej (ang. *European Railway Agency*)
- **GCU** – ogólna umowa o użytkowaniu wagonów towarowych (ang. *General Contract of Use for wagons*)
- **GTC EurAsia** - Ogólne Warunki Umowy Eurazjatyckiego Przewozu Koleją
- **k.c.** – ustawa z dnia 23 kwietnia 1964r. Kodeks cywilny (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1509, 2459, 2320)
- **KPP** - Kolejowe Przedsiębiorstwa Przewozowe (zgodnie z definicją Załącznika nr 2 do Ogólnej umowy o użytkowaniu wagonów towarowych AVV)
- **KRS** – Krajowy Rejestr Sądowy
- **MSiG** – Monitor Sądowy i Gospodarczy
- **MMS** – system zarządzania utrzymaniem (ang. *Maintenance Management System*)
- **NIB** - krajowe organy dochodzeniowe (ang. *National Investigation Bodies*) powołane na podstawie Rozporządzenia nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 29 kwietnia 2004 r. (Dz.U.UE.L.2004.164.1) - obecnie: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004 (Dz.U.UE.L.2016.138.1)
- **NSA** – Naczelny Sąd Administracyjny
- **NVR** - Krajowy Rejestr Pojazdów Kolejowych (ang. *National Vehicle Register*)
- **OC** – odpowiedzialność cywilna
- **ORR** – Brytyjski Urząd Regulacji Kolei (ang. *Office of Rail and Road*)
- **OSA** – Orzecznictwo Sądów Apelacyjnych
- **OSJD** - Organizacja Współpracy Kolei (ros. *Организация сотрудничества железных дорог – ОСЖД*)
- **OSN** – Orzecznictwo Sądu Najwyższego
- **OSNC** – Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Cywilna
- **OSNCP** – Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izby Cywilnej, Pracy i Ubezpieczeń Społecznych (do 1994 r.)
- **OSP** – Orzecznictwo Sądów Polskich
- **OTIF** – Międzyrządowa Organizacja Międzynarodowego Przewozu Kolejowego (ang. *Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail*)
- **o.w.u.** – ogólne warunki ubezpieczenia
- **o.w.p.** – ogólne warunki przewozu
- **PIU** – Polska Izba Ubezpieczeń
- **PKBWK** – Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych
- **PKP** - Polskie Koleje Państwowe
- **PKP PLK** - Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe S.A.
- **PML** - prawdopodobna maksymalna strata mogąca powstać wskutek jednego zdarzenia (ang. *probable maximum loss*)

- **POSP** – Portal Orzeczeń Sądów Powszechnych
- **p.p.m.** – posiadacz pojazdu mechanicznego
- **Prezes UTK** – Prezes Urzędu Transportu Kolejowego
- **PUG** - Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego
- **PUK** – Protokół Ustaleń Końcowych sporządzany przez komisje kolejowe w związku z wypadkiem w transporcie kolejowym na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dn. 16 marca 2016 r. w sprawie poważanych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. 2016 poz. 369)
- **RID** - Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiący załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2007 r. poz. 674 i 675, z 2009 r. poz. 1318, z 2011 r. poz. 804 i 805 oraz z 2015 r. poz. 1726) (fr. *Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses*)
- **Rozporządzenie 1215/2012** - Rozporządzenie nr 1215/2012 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych, (Dz. Urz. UE L nr 351/1)
- **Rozporządzenie 2016/796** - Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylecia rozporządzenia (WE) nr 881/2004 (Dz.U.U.E.L.2016.138.1)
- **Rozporządzenie Rzym I** - Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. o prawie właściwym dla zobowiązań umownych „Rzym I” (Dz. U. UE L.08.177.6)
- **Rozporządzenie Rzym II** - Rozporządzenie (WE) nr 864/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lipca 2007 r. dotyczące prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych „Rzym II”, (Dz. Urz. UE L nr 199/40)
- **RP** – Rzeczpospolita Polska
- **SA** – Sąd Apelacyjny
- **SDR** – międzynarodowa jednostka rozrachunkowa, umowna jednostka monetarna, mająca charakter pieniądza bezgotówkowego (ang. *Special Drawing Rights*)
- **SMGS** - Umowa o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Towarowej (Dz. Urz. MTiGM z 1995 r. Nr 9, poz. 21.)
- **SMGP** - Umowa o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Osobowej opublikowana (Biuletyn PKP S.A., B, 2001, nr 5, poz. 7.)
- **SMS** - system zarządzania bezpieczeństwem (ang. *Safety Management System*)
- **SN** – Sąd Najwyższy
- **SO** – Sąd Okręgowy
- **SR** – Sąd Rejonowy
- **SŽDC** – czeski narodowy zarządca infrastruktury kolejowej (cz. *Správa železniční dopravní cesty*)
- **TK** – Trybunał Konstytucyjny
- **TSUE** – Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej
- **UE** – Unia Europejska
- **UFG** – Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny

- **u.u.o** - ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1180, 1639, 2320.)
- **u.d.u.r** - ustawa z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 355, 680.)
- **UTK** – Urząd Transportu Kolejowego
- **VVG** - niemiecka ustawa o umowie ubezpieczenia (niem. *Versicherungsvertragsgesetz*) z dnia 23 listopada 2007 ze zmianami z dnia 11 czerwca 2021 (BGBl. I S. 2631)
- **WSA** – Wojewódzki Sąd Administracyjny



## Wprowadzenie

Przewoźnicy kolejowi jako podmioty sektora kolejowego odpowiadają za prawidłowe przemieszczanie się osób i towarów. Wykonywana przez nich działalność przewozowa wiąże się z wysokim prawdopodobieństwem powstania lub spowodowania szkody (w żargonie ubezpieczeniowym określanym także mianem wysokiej „ekspozycji na ryzyko”).

Odpowiedzialność przewoźników kolejowych za powstałe szkody może być rozpatrywana w dwojaki sposób – po pierwsze, w przypadku wyrządzenia szkody stronie umowy przewozu będziemy mieli do czynienia w głównej mierze z odpowiedzialnością kontraktową przewoźnika (np. w przypadku utraty bagażu, opóźnienia czy szkody na osobie) w zbiegu z reżimem odpowiedzialności deliktowej. Z drugiej zaś strony, w przypadku wyrządzenia szkody osobom niebędącym stroną umowy o przewóz, odpowiedzialność będzie kształtowała się w oparciu o zasadę ryzyka na podstawie art. 435 k.c. - przewoźnika kolejowego traktować bowiem należy jako podmiot prowadzący przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody. W rozprawie doktorskiej wzięto pod uwagę także ewentualny zbieg reżimów odpowiedzialności oraz poruszono kwestie odpowiedzialności w razie zdarzenia, za którego skutki odpowiedzialność (oprócz przewoźnika kolejowego) ponosi inny podmiot sektora kolejowego. Dokładne określenie zasad i podstaw odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego wobec poszkodowanych stanowi podstawę dla późniejszych rozważań nad kształtem ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Stopień zróżnicowania aktów prawnych regulujących zasady i podstawy odpowiedzialności przewoźnika kolejowego oraz liczba przyjętych rozwiązań, czyni niniejszy zakres badań nader interesującym, niemniej jednak wymagającym od autora syntetycznego uporządkowania.

Odnosząc się już bezpośrednio do ubezpieczenia OC należy podkreślić, że zgodnie z art. 46 ust. 10 ustawy z dnia 28 marca 2003 o transporcie kolejowym<sup>1</sup> jedną z przesłanek możliwości ubiegania się o licencję na wykonywanie przewozów kolejowych jest zabezpieczenie finansowe w postaci umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej lub umowy gwarancji ubezpieczeniowej. Artykuł 22 Dyrektywy 2012/34/UE stanowi, że *„przedsiębiorstwo kolejowe musi być odpowiednio ubezpieczone lub posiadać odpowiednie gwarancje na warunkach rynkowych w celu pokrycia, zgodnie z prawem międzynarodowym i krajowym, swojej odpowiedzialności cywilnej od wypadku, w szczególności w odniesieniu do pasażerów, bagażu, przesyłek, poczty i osób trzecich. Niezależnie od tego obowiązku można wziąć pod uwagę specyficzne uwarunkowania i profil ryzyka poszczególnych rodzajów usług,*

---

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 28 marca 2003 o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1984, z 2022 r. poz. 727).

*a zwłaszcza działania systemu kolei w kontekście uwarunkowań kulturowych lub historycznych.”*

W Polsce prace nad modelem ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego prowadzone były od 2012 roku, początkowo przez Prezesa UTK, później przez Ministra Transportu. Wreszcie po nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym (w grudniu 2016 r.) projekt opracowywany był przez Ministra Rozwoju i Finansów<sup>2</sup>. Obecnie, regulacja dotycząca ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego pozostaje nadal szczątkowa i wymaga dalszych prac legislacyjnych.

Co się tyczy motywu wyboru problematyki badawczej, to odpowiedzialność cywilna przewoźnika kolejowego jest zagadnieniem nie tylko interesującym naukowo, z uwagi na obowiązujące regulacje, lecz przede wszystkim posiadającym znaczący walor praktyczny. Dotyczy bowiem licznych podmiotów prowadzących w Polsce działalność przewozu kolejowego, na co dzień występujących we wzajemnych relacjach z ubezpieczycielami.

Temat niniejszej rozprawy został wybrany nieprzypadkowo. Jest to problematyka nie tylko istotna z praktycznego punktu widzenia, ale zasługująca na pracę monograficzną. Do tej pory w polskiej literaturze prawniczej brak jest takiego opracowania, istniejące zaś wypowiedzi doktryny dotyczą tylko wybranych aspektów odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego. Na uwagę zasługują w szczególności opracowanie prof. Mirosława Steca<sup>3</sup>, dotyczące odpowiedzialności cywilnej przewoźników za szkody w przesyłce, czy opracowanie prof. Krzysztofa Wesołowskiego, dr Doroty Ambrożuk oraz dr Daniela Dąbrowskiego z zakresu odpowiedzialności przewoźników za szkody na osobie wyrządzone stronie umowy przewozu<sup>4</sup>. Są to jednak opracowania traktujące o odpowiedzialności przewoźnika kolejowego jako jednego z podmiotów wykonujących przewóz (obok przewoźnika drogowego, morskiego czy lotniczego). Wskazać jednak należy, że na chwilę obecną brak jest pozycji naukowej dotyczącej wyłącznie analizy przepisów regulujących odpowiedzialność cywilną przewoźnika kolejowego w Polsce, *ergo* brak jakichkolwiek polskich naukowych opracowań dotyczących ubezpieczenia OC wyżej wskazanych podmiotów. W ocenie autora celowym wydaje się podjęcie kompleksowych rozważań na temat specyfiki ryzyka po stronie przewoźnika kolejowego, syntetyczne ujęcie zasad odpowiedzialności przewoźnika kolejowego, a także podkreślenie roli umowy ubezpieczenia OC w omawianej działalności.

---

<sup>2</sup> <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//527/12296702/12422246/12422249/dokument284135.pdf> (dostęp: 23 kwietnia 2022 r.).

<sup>3</sup> M. Stec, *Umowa przewozu w transporcie towarowym*, Kraków 2005.

<sup>4</sup> D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Umowa przewozu osób*, Kraków-Legionowo 2018.

Powyższe rozważania, analiza regulacji prawnych w Wielkiej Brytanii, Czechach oraz Niemczech dotyczących odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych, a także badania nad szkodami kolejowymi w latach 2010-2020 stały się przyczynkiem do zaproponowania przez autora postulatów *de lege ferenda* w przedmiocie kompleksowej regulacji umowy ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego. Przedmiotem analizy zaprezentowanej w niniejszej rozprawie jest również ocena obecnych uregulowań minimalnych sum gwarancyjnych.

**Całościowa analiza problematyki ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego ukierunkowana jest na osiągnięcie następujących celów badawczych:**

- po pierwsze, przedstawienie i usystematyzowanie, w ramach jednego opracowania naukowego podstaw i zasad odpowiedzialności przewoźnika kolejowego w Polsce,
- po drugie, charakterystyka zakresu ubezpieczenia OC, terminu powstania obowiązku oraz minimalnych sum gwarancyjnych (w tym postulat ich stopniowego podnoszenia),
- po trzecie, rozważenie charakteru ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego, skutkujące określeniem ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego jako ubezpieczenia obowiązkowego wariantywnego, do którego będzie miała zastosowanie ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych,
- po czwarte, wykazanie specyfiki ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego i porównanie go z innymi ubezpieczeniami w transporcie lądowym

**Rozprawę podzielono na cztery rozdziały.**

Pierwszy rozdział obejmuje rys historyczny rozwoju transportu kolejowego w Polsce wraz ze wskazaniem najważniejszych z punktu widzenia problematyki niniejszej rozprawy aktów prawnych, w szczególności definiujących zasady działalności przewoźnika kolejowego. W rozdziale zaprezentowano również akty prawa międzynarodowego oraz krajowego mającego wpływ na funkcjonowanie sektora kolejowego w Polsce oraz pozwalające na wyszczególnienie podmiotów kolejowych działających w obrębie tegoż sektora. Pomocniczo przedstawiono również dane statystyczne dotyczące podmiotów kolejowych oraz dotyczące bezpieczeństwa sektora kolejowego w ostatnich latach.

Rozdział drugi poświęcony jest analizie zasad odpowiedzialności przewoźnika kolejowego wobec osób trzecich. Analiza dotyczy zarówno odpowiedzialności kontraktowej, jak i odpowiedzialności deliktowej. W tej części rozprawy przedstawione zostają podstawy odpowiedzialności przewoźnika kolejowego za szkody wyrządzone pasażerom, za szkody w ładunku oraz za szkody wyrządzone podmiotom trzecim, niebędących stroną umowy

o przewóz. Analizie zostały poddane zdarzenia powodujące szkody w infrastrukturze kolejowej, taborze kolejowym podmiotów trzecich czy wskutek zderzenia z pojazdami mechanicznymi. Rozdział drugi poświęcony jest również zagadnieniom procesowym i kolizyjnoprawnym, wiążącym się z dochodzeniem roszczeń przez poszkodowanych w zdarzeniach kolejowych o charakterze transgranicznym. Nie sposób było pominąć tej problematyki z uwagi na dużą różnorodność przyjętych rozwiązań – zarówno w aktach prawa międzynarodowego dotyczących umowy przewozu kolejowego, jak i rozporządzeniach unijnych dotyczących wyboru prawa właściwego oraz jurysdykcji dla zobowiązań umownych (przy odpowiedzialności kontraktowej przewoźnika) i zobowiązań pozaumownych (przy odpowiedzialności deliktowej).

Rozdział trzeci stanowi o roli umowy ubezpieczenia OC względem ryzyka występującego po stronie przewoźnika kolejowego. Przedstawiono praktyczne aspekty co do określenia ryzyka towarzyszącego podczas wykonywanej działalności przewozów kolejowych oraz sposobu zawierania umów ubezpieczenia OC przez przewoźników kolejowych. W niniejszym rozdziale zaprezentowano również rozwój ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego w Polsce – od okresu monopolu do demonopolizacji sektora usług przewozu kolejowego. W rozdziale dokonano porównania ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego z innymi ubezpieczeniami OC funkcjonującymi w ruchu lądowym – tj. ubezpieczeniem OC przewoźnika drogowego oraz ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Rozdział czwarty poświęcony jest samej umowie ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego. Analiza prawnoporównawcza regulacji prawnych obowiązujących w Wielkiej Brytanii, Czechach i Niemczech oraz analiza szkód kolejowych w Polsce okresu 2010-2020 pozwala na szerokie spojrzenie na wymagany zakres umowy ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego w Polsce.

Pracę zamyka podsumowanie, w którym sformułowane zostały wnioski, jak i postulaty *de lege ferenda* w przedmiocie zakresu umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego oraz minimalnych sum gwarancyjnych.

**W pracy zastosowano kilka metod badawczych pozwalających na kompleksowe opracowanie problemu.** Pierwszą z nich jest metoda analizy formalno-dogmatycznej przepisów prawa. W szerokim zakresie wykorzystana została również metoda komparatystyczna. W pracy dokonano analizy regulacji prawnych obowiązujących w Wielkiej Brytanii, Czechach i Niemczech dotyczących odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego i ubezpieczenia jego odpowiedzialności cywilnej. Porządki prawne powyższych

państw wybrano z uwagi na zbliżone poziomy regulacji zasad odpowiedzialności przewoźników kolejowych (tu: Czechy oraz Niemcy) oraz z uwagi na wysoką świadomość ubezpieczeniową oraz wzorcową regulację umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego w Wielkiej Brytanii. Porównano minimalne sumy gwarancyjne ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego w powyższych państwach oraz zaprezentowano największe szkody w sektorze kolejowym mające miejsce na terenie Europy. Jedną z metod badawczych jest również metoda statystyczna opierająca się na analizie „szkód kolejowych” w latach 2010-2020 w państwach Europy oraz w Polsce wraz ze wskazaniem przyczyn wypadków i podmiotów odpowiedzialnych. Efektem badań statystycznych jest wyliczenie największej możliwej szkody kolejowej, która może powstać wskutek jednego zdarzenia spowodowanego przez przewoźnika kolejowego (PML), a która to może stanowić przyczynek do rozmów na temat stopniowego podwyższania obecnie obowiązujących minimalnych sum gwarancyjnych.

Przeprowadzone badania w mojej ocenie mogą okazać się interesujące oraz wartościowe zarówno dla osób zajmujących się teoretyczną analizą odpowiedzialności przewoźników kolejowych, legislatora, ubezpieczycieli, a także osób pośredniczących przy zawieraniu umów ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych.

## **Rozdział I. Przewozy kolejowe w Polsce i na świecie. Uwagi wprowadzające.**

### **1. Wstęp**

Transport kolejowy stanowi sektor o charakterze strategicznym dla prawidłowego funkcjonowania państwa, zatem wymaga odpowiedniej regulacji uwzględniającej warunki techniczne czy gospodarcze tej działalności. Owa regulacja występuje zarówno w obszarze prawa cywilnego (w szczególności chodzi o zagadnienia związane z umową przewozu czy zasadami odpowiedzialności przewoźnika za szkodę), jak i prawa administracyjnego. Przewoźnicy kolejowi, będąc podmiotami rynku kolejowego, odpowiadają za prawidłowe przemieszczanie się osób i towarów. Jednocześnie aktywność związana z działalnością przewoźników wiąże się z wysokim prawdopodobieństwem spowodowania szkody.

Celem niniejszej rozprawy jest prezentacja tematyki odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego w Polsce oraz aktualnych problemów związanych z projektem regulacji umowy ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych, w tym także w wybranych krajach Europy. W rozdziale ukazano historię przewozów kolejowych na ziemiach polskich oraz omówiono podstawowe regulacje prawne, zarówno krajowe, unijne oraz międzynarodowe, dotyczące działalności sektora kolejowego. W tej części rozprawy przedstawiono charakterystykę podmiotów rynku kolejowego i wyodrębniono spośród nich podmioty świadczące usługi przewozu kolejowego, których odpowiedzialność cywilna będzie badana w kolejnych częściach rozprawy. Na koniec rozdziału ukazano specyfikę ryzyka w działalności przewoźników kolejowych oraz zaprezentowano podstawowe role i funkcje umowy ubezpieczenia OC. Rozważania podjęte w rozdziale I są niezbędne celem usystematyzowania podstawowych pojęć, instytucji i regulacji dotyczących sektora kolejowego, a w szczególności zaś przewozów kolejowych.

### **2. Historia kolei w Polsce**

Budowa kolei na ziemiach polskich przypadła na okres porozbiorowy. W poszczególnych państwach zaborczych, tj. na terenie ówczesnych Prus, Rosji i Austrii, procesy budowy infrastruktury kolejowej, kształtowania się norm prawnych oraz zasad dotyczących funkcjonowania kolei różniły się od siebie. Z uwagi na fakt, że rozwój kolei w ujęciu historycznym został kompleksowo ujęty w różnych opracowaniach naukowych<sup>5</sup>,

---

<sup>5</sup> Zob. szerzej historię kolejnictwa w następujących pozycjach: A. Dylewski, *Historia kolei w Polsce*, Warszawa 2012, T. Lijewski, S. Koziarski, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 1995, D. Keller (red.), *Dzieje kolei w Polsce*, Rybnik 2012.

w niniejszym poddziale zostanie ukazany wyłącznie zarys rozwoju transportu kolejowego w Polsce wraz z wybranymi aktami prawnymi regulującymi jego funkcjonowanie.

**Za datę narodzin transportu kolejowego w Polsce przyjmuje się dzień 22 maja 1842 r., kiedy to na terenie zaboru pruskiego linią kolejową zostały połączone Wrocław z Oławą<sup>6</sup> (obecnie linia kolejowa nr 132 łącząca Wrocław z Bytomiem).** Rozkwit kolei na Dolnym Śląsku to przed wszystkim lata 40. XIX wieku. Powstałe tam linie służyły głównie do transportu węgla kamiennego ze śląskich kopalń w głąb Niemiec. Na ziemiach Królestwa Polskiego pierwsza linia kolejowa powstała dopiero 15 czerwca 1845 r. Łączyła ona Warszawę z Grodziskiem Mazowieckim (w późniejszym okresie przedłużono linię do Częstochowy<sup>7</sup>). Warto wskazać, że na terenie Królestwa Polskiego istniały dwa rozstawy szyn: europejski (1435 mm) oraz szeroki (1524 mm), co stanowiło niemały problem dla ich wzajemnej kompatybilności. W Galicji pierwsza linia otwarta została przez Towarzystwo Kolei Krakowsko-Górnośląskiej 13 października 1847 r. i łączyła Kraków z Zagłębiem Górnośląskim oraz z Prusami<sup>8</sup>.

Okres międzywojenny to w szczególności zorganizowanie jednolitej sieci kolejowej w obrębie granic II Rzeczypospolitej Polski. W wyniku powstania nowych granic, część lokalnych linii kolejowych stała się głównymi (lub na odwrót), zaś sieć kolejowa stanowiła trzy odrębne, słabo powiązane ze sobą systemy<sup>9</sup>.

W 1919 r. zostało utworzone międzyministerialne Biuro Studiów Elektryfikacji Kolei. W przeciągu trzech kolejnych lat przebudowano i zelektryfikowano 106 kilometrów linii, 12 stacji i 18 przystanków, 100 kilometrów linii zasilających, sześć podstacji trakcyjnych, 260 kilometrów sieci trakcyjnej, wybudowano dwie elektrowozownie i główne warsztaty elektrotrakcyjne<sup>10</sup>.

Pojawieniu się pierwszych dróg żelaznych na ziemiach polskich towarzyszyło równoczesne dążenie poszczególnych rządów do prawnego uregulowania tej materii. Intensyfikacja działalności prawotwórczej następowała wraz ze wzrostem znaczenia transportu kolejowego dla gospodarki i obronności kraju.

---

<sup>6</sup> <https://www.nakolei.pl/poczatki-kolei-w-polsce-zabor-pruski-czyli-znowu-historia-1-nitki/> (dostęp: 1 lutego 2021 r.).

<sup>7</sup> T. Lijewski, *Geografia Transportu Polski*. Warszawa 1986, s. 22.

<sup>8</sup> M. Wilczek-Karczewska, *Rozwój kolei żelaznych na ziemiach polskich w ujęciu historycznoprawnym*, Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny 2015, nr. 4, s. 108.

<sup>9</sup> P. Niedomała, *POD SEMAFORKIEM – historia kolei na ziemiach polskich – dwudziestolecie międzywojenne*, [www.pod-semaforkiem.aplus.pl](http://www.pod-semaforkiem.aplus.pl) (dostęp: 10 maja 2022 r.).

<sup>10</sup> W. Winek, *Powojenna elektryfikacja kolei*, <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/powojenna-elektryfikacja-kolei-84974.html> (dostęp: 27 kwietnia 2021 r.).

Jeszcze w okresie I wojny światowej w dniu 3 stycznia 1918 r., Rada Regencyjna przekazała nadzór nad kolejami Ministerstwu Przemysłu i Handlu, a pięć miesięcy później powołano Sekcję Kolejową z wydziałami Ogólnym, Eksploatacyjnym i Budowlanym. Następnie 26 października 1918 r. Rada Regencyjna utworzyła Ministerstwo Komunikacji z Sekcją Kolejową. Gdy chodzi o ustawodawstwo krajowe przewidujące przejęcie kolei zbudowanych przez zaborców, na uwagę zasługuje dekret Ministra Komunikacji z 8 lutego 1919 r. o przejściu kolei zbudowanych przez byłe władze okupacyjne pod zarząd Ministerstwa Komunikacji<sup>11</sup>. Ponadto na podstawie art. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 1920 r. w sprawie przejęcia kolei, zbudowanych przez byłe władze okupacyjne<sup>12</sup>, pod zarząd Ministerstwa Kolei Żelaznych przeszły także te koleje użyteczności prywatnej, które były przeistoczone przez okupantów na cele użyteczności publicznej. Przepisy te nie wprowadziły jednak ujednoczenia struktury własnościowej linii kolejowych w Polsce w okresie przedwojennym. Wniosek ten został potwierdzony m.in. przez art. 2 ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministerstwa Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych<sup>13</sup>, na podstawie którego Minister Kolei sprawował naczelny zarząd nad kolejami państwowymi i innymi pozostającymi w zarządzie państwowym, a nadto wykonywał również zwierzchni nadzór nad kolejami prywatnymi<sup>14</sup>.

**Dnia 14 października 1921 r. została uchwalona ustawa o udzielaniu koncesji na koleje żelazne prywatne<sup>15</sup>.** Prawo do budowy i eksploatacji kolei żelaznych użytku publicznego z inicjatywy prywatnej i na koszt prywatny uzależniono od przeprowadzenia studiów przedwstępnych za zezwoleniem Ministra Kolei Żelaznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych oraz od uzyskania koncesji na budowę i eksploatację kolei nadawanych przez Prezydenta Rzeczypospolitej na podstawie uchwały Rady Ministrów, powziętej na wniosek Ministra Kolei Żelaznych, przedstawiony w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu (art. 1). Ministrowi Kolei Żelaznych polecono natomiast szczegółowe ustalenie warunków technicznych każdej koncesji (art. 3). Koncesję na budowę i eksploatację kolei żelaznych mogły otrzymać wyłącznie osoby godne zaufania (zarówno

---

<sup>11</sup> Dekret z dn. 8 lutego 1919 r. o przejściu kolei zbudowanych przez b. władze okupacyjne pod zarząd Ministerstwa Komunikacji (Dz. U. z 1919 r. nr 14, poz. 155).

<sup>12</sup> Ustawa z dnia 14 grudnia 1920 r. w sprawie przejęcia kolei, zbudowanych przez b. władze okupacyjne pod zarząd Ministerstwa Kolei Żelaznych (Dz. U. z 1921 r. nr 3, poz. 5).

<sup>13</sup> Ustawa z dnia 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. z 1924 nr 57 poz. 580).

<sup>14</sup> Por. wyrok WSA z dnia 10 lipca 2013 r. w Poznaniu, II SA/Po 421/13, CBOSA.

<sup>15</sup> Ustawa z 14 października 1921 r. o udzielaniu koncesji na koleje żelazne prywatne (Dz. U. 1921 nr 88, poz. 646).



fizyczne, jak i prawne), po wykazaniu dostatecznych gwarancji sfinansowania i wykonania zamierzonego przedsięwzięcia kolejowego (art. 7)<sup>16</sup>.

Rok 1920 to początek okresu militaryzacji kolei. Ustawą z 27 marca 1920 r. o kolejach w czasie wojny<sup>17</sup> (wraz z jej późniejszą nowelizacją<sup>18</sup>) uregulowano kwestie wykorzystania kolei dla potrzeb obronności kraju podczas potencjalnego zagrożenia wojną. Przepisy ustawy stanowiły, że wszystkie koleje w okresie wojny zostaną podporządkowane interesom obronnym państwa, a władze kolei państwowych i przedsiębiorstw prywatnych wykonujących działalność kolejową zobowiązane będą do wykonywania zadań wojskowych oraz dostarczania (na żądanie Ministerstwa Spraw Wojskowych) taboru, parowozów, materiałów i narzędzi kolejowych (art. 3). Na podstawie art. 4 ustawy, pomimo podporządkowania ww. podmiotów władzy państwowej, ponosiły one pełną odpowiedzialność o charakterze zarządczym związaną z kierownictwem i zarządem podległej im sieci kolejowej. Dopiero w przypadku, niespełnienia opisanych „wymogów wojennych” Ministrowi Spraw Wojskowych przysługiwało prawo przejęcia kompetencji w zakresie transportu wojskowego.

**Dnia 24 września 1926 r. Rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r.<sup>19</sup> utworzono wpisujące się na stałe w karty historii polskiego sektora kolejowego Polskie Koleje Państwowe<sup>20</sup>, działające po dzień dzisiejszy.** PKP prowadzone miały być „*wedle zasad handlowych z uwzględnieniem potrzeb Państwa i interesów gospodarstwa społecznego*” (art. 1) i odpowiedzialne było za prowadzenie zarządu i eksploatacji kolei. Jak wskazuje Magdalena Wilczek-Karczewska, celem powyższego Rozporządzenia było w głównej mierze zapewnienie sprawnego funkcjonowania kolei, ze względu na znaczenie tego środka transportu dla gospodarki i obronności państwa. Stąd też poszczególne regulacje poświęcone transportowi kolejowemu następowały w sposób odrębny w formie autonomicznych aktów prawnych o charakterze *lex specialis*<sup>21</sup>. Dopiero w 1989 r. działalność PKP została uregulowana aktem prawnym rangi ustawowej<sup>22</sup>. PKP, jako przedsiębiorstwo państwowe transportu publicznego, zostało utworzone na potrzeby

---

<sup>16</sup> M. Wilczek-Karczewska, *Rozwój...*, s. 111.

<sup>17</sup> Ustawa z dn. 27 marca 1920 r. o kolejach w czasie wojny (Dz. U. 1920, nr 27, poz. 160).

<sup>18</sup> Ustawa z dn. 7 listopada 1931 r. w sprawie zmiany ustawy z dn. 27 marca 1920 r. o kolejach w czasie wojny (Dz. U. 1931, nr 109, poz. 884).

<sup>19</sup> Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa "Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. 1926 nr 97 poz. 568).

<sup>20</sup> Encyklopedia Gutenberga, *Koleje Polskie Państwowe*, <http://www.gutenberg.czyz.org/word,34902> (dostęp: 15 maja 2022 r.).

<sup>21</sup> M. Wilczek-Karczewska, *Rozwój...*, s. 119.

<sup>22</sup> Ustawa z dn. 27 kwietnia 1989 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. 1989 nr 26 poz. 138) uchylona w późniejszym okresie ustawą z dn. 6 lipca 1995 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. 1995 nr 95 poz. 474).

wykonywania przewozów osób i rzeczy kolejami użytku publicznego w komunikacji krajowej i międzynarodowej, budowy, modernizacji i utrzymania linii kolejowych, prowadzenia spedycji krajowej i międzynarodowej oraz udostępniania linii kolejowych podmiotom gospodarczym. Podstawowym celem PKP było zaspokojenie potrzeb ludności i gospodarki narodowej, a także obronności i bezpieczeństwa państwa. Problematyka monopolizacji i demonopolizacji sektora kolejowego w Polsce związana z działalnością PKP zostanie zaprezentowana w rozdziale III niniejszej rozprawy.

Podstawą funkcjonowania sektora kolejowego w Polsce po II wojnie światowej była ustawa z dnia 2 grudnia 1960 r. o kolejach<sup>23</sup>. Ustawa ta zawierała definicję legalną kolei<sup>24</sup> (art. 1 ust. 1) oraz dokonała jej podziału na koleje użytku publicznego i koleje użytku niepublicznego. Pierwsze z nich były przeznaczone do publicznego przewozu osób i przesyłek, drugie zaś do wyłącznego użytku eksploatujących je jednostek, jak również bocznic kolejowych połączonych z siecią kolei użytku publicznego.

Dopiero ustawa z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym<sup>25</sup> zmodyfikowała podział kolei z publicznych i niepublicznych na linie o znaczeniu państwowym oraz linie o znaczeniu lokalnym. Co ważne z punktu widzenia niniejszej rozprawy, ustawa ta - jako pierwszy akt prawodawstwa krajowego - wprowadziła definicję legalną przewoźnika kolejowego oraz zasady korzystania z udostępnionej mu linii kolejowej. Przewoźnikiem kolejowym był koncesjonowany podmiot gospodarczy uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych (art. 4 ust. 5). Na podstawie art. 30 cyt. ustawy, koncesji na działalność gospodarczą polegającą na wykonywaniu przewozów kolejowych udziela się, jeżeli przedsiębiorca ubiegający się o przyznanie koncesji wykaże się posiadaniem tytułu prawnego do dysponowania kolejowymi pojazdami szynowymi, w tym pojazdami z napędem, spełniającymi warunki określone przepisami dotyczącymi warunków technicznych eksploatacji pojazdów szynowych (art. 7 ust. 4), zobowiąże się do zatrudniania pracowników spełniających odpowiednie warunki (art. 19 ust. 1), zobowiąże się do przestrzegania postanowień odpowiednich umów międzynarodowych, których RP jest stroną, w przypadku wykonywania

---

<sup>23</sup> Ustawa z dn. 2 grudnia 1960 r. o kolejach (tj. Dz. U. 1989 nr 52 poz. 310 ze zm.).

<sup>24</sup> „Kolejami w rozumieniu niniejszej ustawy są drogi szynowe wraz z przeznaczonymi do ich eksploatacji i utrzymania budowlami, urządzeniami oraz poruszającym się po tych drogach taborem, służące do przewozu osób, przesyłek oraz ładunków oraz urządzenia transportowo linowe i linowo-terenowe, służące do publicznego przewozu osób w celach turystyczno-sportowych.”

<sup>25</sup> Ustawa z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 1997 r. Nr 96, poz. 591, z 1998 r. Nr 106, poz. 668, z 1999 r. Nr 84, poz. 934, z 2000 r. Nr 84, poz. 948, Nr 120, poz. 1268, Nr 122, poz. 1314, z 2001 r. Nr 154, poz. 1800).

międzynarodowych przewozów kolejowych, daje rękojmię należytego wykonywania działalności gospodarczej objętej wnioskiem (art. 31).

Na podstawie art. 31 ustawy o transporcie kolejowym z 1997 r. - obowiązującej do 1 czerwca 2006 r., przedsiębiorca dawał rękojmię należytego wykonywania działalności objętej wnioskiem o udzielenie koncesji, jeżeli osoby kierujące działalnością podmiotu ubiegającego się o koncesję nie były karane za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym, przestępstwa karno-skarbowe i przestępstwa przeciwko mieniu, **posiadał odpowiednie zabezpieczenie roszczeń majątkowych związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej objętej wnioskiem bądź zobowiązał się do dokonania ubezpieczenia tej działalności**, nie zgłoszono wniosku o ogłoszenie jego upadłości lub nie znajdował się w stanie likwidacji, miał możliwości techniczne gwarantujące prawidłowe wykonywanie działalności objętej koncesją, zapewnia organizację zarządzania umożliwiającą sprawowanie właściwego nadzoru nad koncesjonowaną działalnością oraz nad przestrzeganiem bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz nie zalegał z zobowiązaniami wobec budżetu państwa.

W kontekście niniejszej pracy celowe wydaje się wskazanie uregulowania z art. 31 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym z 1997 r. nakładającej na podmiot wnioskujący o udzielenie koncesji na działalność przewozów kolejowych obowiązku odpowiedniego zabezpieczenia roszczeń majątkowych związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej objętej wnioskiem bądź jego zobowiązanie do dokonania **ubezpieczenia tej działalności**. Wprowadzono również obowiązki przewoźników kolejowych w związku z utrzymaniem taboru (art. 14) oraz prowadzeniem rejestru pojazdów szynowych (art. 17). Co również istotne, ustawodawca podjął próbę regulacji kwestii związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego zarówno w zakresie eksploatacji infrastruktury kolejowej oraz pojazdów szynowych (art. 7, art. 12).

### **3. Podstawy prawne działalności sektora kolejowego w Polsce**

Sektor kolejowy regulowany jest licznymi aktami prawnymi zarówno prawa krajowego, jak i międzynarodowego. Obejmują one zarówno kwestie cywilnoprawne (tu: odpowiedzialność przewoźnika kolejowego), jak i administracyjno-prawne, a związane z ramami prowadzenia transportu kolejowego. Poniżej zostały zaprezentowane przekrojowo podstawowe akty prawne mające w mojej ocenie szczególne znaczenie dla późniejszych rozważań na temat odpowiedzialności przewoźnika kolejowego oraz jej ubezpieczenia.

### 3.1 Prawodawstwo międzynarodowe

Istnieją dwa podstawowe akty prywatnego prawa międzynarodowego regulujące zasady funkcjonowania i odpowiedzialności za przewozy kolejowe<sup>26</sup>. Pierwszy z nich to system prawny oparty o reguły stworzone przez Międzyrządową Organizację Międzynarodowego Przewozu Kolejowego<sup>27</sup> (OTIF) w postaci Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejowym (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem z dnia 3 czerwca 1999 r. (Protokół z Wilna), który wszedł w życie z dniem 1 lipca 2006 r. wraz z następującymi załącznikami:

- a) ujednoczone zasady dotyczące umowy międzynarodowego przewozu kolejowego pasażerów (CIV – załącznik A),
- b) ujednoczone zasady dotyczące umowy międzynarodowego przewozu kolejowego towarów (CIM - załącznik B),
- c) ujednoczone zasady dotyczące umów użytkowania pojazdów w międzynarodowym ruchu kolejowym (CUV - załącznik D),
- d) ujednoczone przepisy dotyczące umów o korzystanie z infrastruktury w międzynarodowym ruchu kolejowym (CUI - załącznik E),
- e) ujednoczone zasady dotyczące zatwierdzania standardów technicznych i przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dotyczących materiałów kolejowych przeznaczonych do wykorzystania w ruchu międzynarodowym (APTU<sup>28</sup> - załącznik F),
- f) ujednoczone przepisy dotyczące dopuszczenia technicznego materiałów kolejowych wykorzystywanych w ruchu międzynarodowym (ATMF<sup>29</sup> - załącznik G),
- g) rozporządzenie dotyczące międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID - załącznik C)<sup>30</sup>.

Zgodnie z art. 2 Konwencji COTIF, celem Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowego Przewozu Kolejowego<sup>31</sup> jest wszechstronne promowanie, usprawnianie

---

<sup>26</sup> S. Calme, *Relationship between the European Union Railway Transport Law and The Railway Protocol*, Cap Town Convention Journal Vol. 5 2016, nr 1, s. 2.

<sup>27</sup> Siedziba OTIF znajduje się w Bernie, w Szwajcarii. Do OTIF należy obecnie 50 państw członkowskich z Europy, Środkowego Wschodu, Azji i Afryki Północnej, oraz 1 stowarzyszone państwo członkowskie (Jordania) – lista członków:

<https://otif.org/fr> (dostęp: 2 lutego 2021 r.).

[http://publications.europa.eu/resource/cellar/7717b239-f512-430c-ac62-d8624aaa291e.0018.02/DOC\\_1](http://publications.europa.eu/resource/cellar/7717b239-f512-430c-ac62-d8624aaa291e.0018.02/DOC_1)

(dostęp: 2 lutego 2021 r.).

<sup>28</sup> ang. *Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic*.

<sup>29</sup> ang. *Technical Admission of Railway Material used in International Traffic*.

<sup>30</sup> Obowiązek stosowania RID wynika także z art. 4 Dyrektywy PE i R 2008/68/WE z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U.U.E.L.2008.260.13).

<sup>31</sup> W Konwencji COTIF uczestniczą w chwili obecnej kraje Europy (bez Wspólnoty Niepodległych Państw), Azji i Afryki, łącznie 50 państw. Są to następujące państwa: Afganistan, Albania, Algieria, Austria, Armenia,

i ułatwianie międzynarodowej komunikacji kolejowej, w szczególności poprzez ustanowienie jednolitych systemów prawnych w następujących dziedzinach prawa: dotyczących umowy o przewozie osób i towarów w międzynarodowej komunikacji kolejowej<sup>32</sup>, umowy o użytkowaniu wagonów, jako środka transportu w międzynarodowej komunikacji kolejowej, umowy o użytkowaniu infrastruktury w międzynarodowej komunikacji kolejowej oraz przewozu towarów niebezpiecznych w międzynarodowej komunikacji kolejowej. Pozostałe cele to m.in. przyczynianie się do osiągnięcia interoperacyjności oraz technicznej harmonizacji w sektorze kolejowym, poprzez wprowadzanie norm technicznych i przyjmowanie ujednoliconych przepisów technicznych, ustanowienie jednolitej procedury technicznego dopuszczania urządzeń kolejowych przeznaczonych do użytkowania w komunikacji międzynarodowej czy też stworzenie jednolitych systemów prawa, przepisów i procedur mając na uwadze rozwój prawa, gospodarki i techniki.

Dwie kolejne umowy międzynarodowe powstały poniekąd w opozycji do Konwencji COTIF, jako odrębne regulacje w państwach przynależących do byłego bloku komunistycznego (o systemie gospodarki centralnie planowanej). Są to Umowa o międzynarodowej komunikacji osobowej (SMPS), która została przyjęta na konferencji przedstawicieli zarządów kolejowych z państw-sygnatariuszy w grudniu 1948 r.<sup>33</sup> oraz Umowa o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS), która również została przyjęta na konferencji przedstawicieli zarządów kolejowych z państw-sygnatariuszy w grudniu 1948 r.<sup>34</sup> Obie umowy zostały opracowane przez Organizację Współpracy Kolei (*Organization for Cooperation of Railways*)<sup>35</sup>. Charakter prawny powyższych umów budzi spory w doktrynie

---

Azerbejdżan, Belgia, Bośnia i Hercegowina, Bułgaria, Chorwacja, Czechy, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Gruzja, Niemcy, Grecja, Węgry, Iran, Irlandia, Włochy, Jordania, Łotwa, Liechtenstein, Litwa, Luksemburg, Monako, Czarnogóra, Maroko, Holandia, Macedonia Północna, Norwegia, Pakistan, Polska, Portugalia, Rumunia, Rosja, Serbia, Słowacja, Słowenia, Hiszpania, Szwecja, Szwajcaria, Tunezja, Turcja, Ukraina i Wielka Brytania. Od 2011 r. również Unia Europejska jest członkiem Konwencji na podstawie Umowy w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. Berno.2011.06.23. (Dz.U.U.E.L.2013.51.8). Umowa ta została zatwierdzona decyzją Rady z 16 czerwca 2011 r.

<sup>32</sup> W myśl art. 1 § 1 Konwencji, międzynarodowe przewozy kolejowe mają miejsce wówczas, gdy miejsce wyjazdu i miejsce przeznaczenia lub miejsce przyjęcia towaru oraz punkt jego dostawy znajduje się w dwóch różnych państwach, z których przynajmniej jedno z nich jest stroną Konwencji.

<sup>33</sup> Umowa o międzynarodowej komunikacji osobowej (SMPS) została przyjęta na konferencji przedstawicieli zarządów kolejowych z państw-sygnatariuszy w grudniu 1948 r. Konwencja weszła w życie 1 listopada 1951 r. Konwencję opublikowano [w:] Biuletyn PKP S.A., B, 2001, nr 5, poz. 7.

<sup>34</sup> Umowa o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS) została przyjęta na konferencji przedstawicieli zarządów kolejowych z państw-sygnatariuszy w grudniu 1948 r. Konwencja weszła w życie 1 listopada 1951 r. Konwencję opublikowano [w:] Dz. Urz. MTiGM z 1995 r. Nr 9, poz. 23. Brak publikacji umowy w Dz. U.

<sup>35</sup> Członkami SMGS i SMPS jest 29 państw. Są to następujące kraje: Republika Azerbejdżanu, Republika Albanii, Islamskie Państwo Afganistanu, Republika Białorusi, Republika Bułgarii, Węgry, Socjalistyczna Republika Wietnamu, Gruzja, Islamska Republika Iranu, Republika Kazachstanu, Chińska Republika Ludowa,

i orzecznictwie. Żadna z nich nie przewidywała wymogu ratyfikacji, jak i żadna nie została opublikowana w Dzienniku Ustaw. Jak wskazują Michał Będkowski-Kozioł oraz Łukasz Gołąb<sup>36</sup> „powyższe, w połączeniu z ich resortowym charakterem skutkowało w przeszłości odmową ich stosowania przez SN<sup>37</sup>”. Obecnie prezentowany jest pogląd, że stronami tych umów są ministerstwa oraz organy administracji państwowej zarządzające transportem kolejowym krajów uczestniczących<sup>38</sup>.

Podkreślić należy, że umowa SMGS nie może być obecnie uznana za źródło powszechnie obowiązującego prawa w świetle art. 87 Konstytucji<sup>39</sup>. Wężłowe znaczenie ma tu art. 91 ust. 1 Konstytucji, który pozwala włączyć do krajowego porządku prawnego tylko takie umowy międzynarodowe, które zostały ratyfikowane i ogłoszone w Dzienniku Ustaw, chyba że ich stosowanie jest uzależnione od wydania ustawy. Trybunał Konstytucyjny w wyroku z dnia 19 grudnia 2002 r.<sup>40</sup> ocenił w aspekcie wymienionego przepisu Konstytucji tzw. umowy republikańskie<sup>41</sup>, odmawiając im znaczenia aktu normatywnego, choć w odróżnieniu od SMGS mają one niewątpliwie wyższy walor, skoro ich stronami są państwa, a nie resortowe przedstawicielstwa państw. Resortowy charakter SMGS może zresztą stanowić samoistną przeszkodę włączenia ich do krajowego porządku prawnego, skoro jest wysoce wątpliwe, czy można je zaliczyć do kategorii umów międzynarodowych, a tylko takie podlegają ratyfikacji. Ale nawet gdyby przyjąć, że odpowiadają one wymaganiom umowy międzynarodowej, to zwraca uwagę, że regulacja w nich zawarta w szerokim zakresie dotyczy materii uregulowanej

---

Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna, Republika Korei, Republika Kuby, Republika Kirgiska, Republika Łotewska, Republika Litewska, Republika Mołdawii, Mongolia, Rzeczpospolita Polska, Federacja Rosyjska, Rumunia, Republika Słowacka, Republika Tadżykistanu, Turkmenistan, Republika Uzbekistanu, Ukraina, Republika Czeska, Republika Estońska.

<sup>36</sup> M. Będkowski-Kozioł, Ł. Gołąb, *O dogmatyce prawa transportu kolejowego. Kilka uwag w dziesiątą rocznicę uchwalenia ustawy o transporcie kolejowym z 2003 r.*, Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny 2013, nr 4(2), s. 123.

<sup>37</sup> Zob. uchwała Pełnego Składu Izby Cywilnej SN z dnia 5 października 1974 r., III CZP 71/73, LEX nr 1789; wyrok SN z dnia 14 maja 1979 r., II CR 148/79, OSNCP 1980, nr 1, poz. 8.

<sup>38</sup> W. Górski, E. Mendyk, *Prawo transportowe*, Warszawa 2005, s. 96–97.

<sup>39</sup> Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. uchwalona przez Zgromadzenie Narodowe w dniu 2 kwietnia 1997 r., przyjęta przez Naród w referendum konstytucyjnym w dniu 25 maja 1997 r., podpisana przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 16 lipca 1997 r. (Dz. U. z 1997 r. Nr 78, poz. 483, z 2001 r. Nr 28, poz. 319, z 2006 r. Nr 200, poz. 1471, z 2009 r., Nr 114, poz. 946.).

<sup>40</sup> Wyrok TK z dnia 19 grudnia 2002 r., sygn. akt K 33/02, OTK 2002, nr 7, poz. 97.

<sup>41</sup> Umowy te przewidywały przeprowadzenie ewakuacji obywateli polskich narodowości polskiej i żydowskiej z terenów republik sowieckich oraz Litwinów, Białorusinów, Rusinów, Ukraińców mieszkających na terytorium Polski - Układ z dnia 9 września 1944 r. pomiędzy PKWN a Rządem Białoruskiej Socjalistycznej Republiki Rad dotyczący ewakuacji obywateli polskich z terytorium Białoruskiej Socjalistycznej Republiki Rad i ludności białoruskiej z terytorium Polski, Układ z dnia 9 września 1944 r. pomiędzy PKWN a Rządem Ukraińskiej Socjalistycznej Republiki Rad dotyczący ewakuacji obywateli polskich z terytorium Ukraińskiej Socjalistycznej Republiki Rad i ludności ukraińskiej z terytorium Polski, Układ z dnia 22 września 1944 r. pomiędzy PKWN a Rządem Litewskiej Socjalistycznej Republiki Rad dotyczący ewakuacji obywateli polskich z terytorium Litewskiej Socjalistycznej Republiki Rad i ludności litewskiej z terytorium Polski.

ustawami. Już tylko wzgląd na tę okoliczność przesądzałby o konieczności ich ratyfikowania, z nakazu art. 89 ust. 1 pkt 5 Konstytucji: „Ratyfikacja przez Rzeczpospolitą Polską umowy międzynarodowej i jej wypowiedzenie wymaga uprzedniej zgody wyrażonej w ustawie, jeżeli dotyczy spraw uregulowanych w ustawie lub w których Konstytucja wymaga ustawy”<sup>42</sup>. Z tego też względu umowa SMGS, w świetle art. 87 Konstytucji, nie może być uznana za źródło powszechnie obowiązującego prawa. Dopuszczalne jest stosowanie SMGS jako postanowień umownych na podstawie art. 384 k.c., ale tylko w zakresie dyspozytywnych uregulowań ustawowych<sup>43</sup>. Również w orzecznictwie SN przeważa stanowisko, zgodnie z którym SMGS nie może być uznana za źródło powszechnie obowiązującego prawa<sup>44</sup>.

Wskazane umowy, podobnie jak Konwencja COTIF, ustalają jednolite normy prawne umowy przewozu osób i towaru w bezpośredniej międzynarodowej komunikacji kolejowej dla państw sygnatariuszy<sup>45</sup>.

Analizując relację Konwencji COTIF względem SMPS i SMGS należy wskazać przede wszystkim na ich formalny status. O ile Konwencja COTIF jest ratyfikowaną umową międzynarodową, to SMPS i SMGS są ze swej natury umowami międzyresortowymi. Sygnatariuszami Konwencji COTIF są państwa, zaś SMPS i SMGS ministerstwa reprezentujące koleje państwowe w dawnym bloku republik radzieckich. SMGS została zaprojektowana w celu wywołania wewnętrznego skutku prawnego, czemu miała służyć jego forma umowy międzyresortowej. Procedura zmiany takiej umowy jest łatwiejsza aniżeli zmiana ratyfikowanych konwencji, ponieważ nie wymaga ratyfikacji<sup>46</sup>. Zagadnienia komparatystyczne pomiędzy Konwencją COTIF, a SMPS i SMGS były przedmiotem szerokich badań Komitetu Międzynarodowego Transportu Kolejowego<sup>47</sup> (CIT). Komitet opracował i opublikował również Ogólne Warunki Umowy Eurazjatyckiego Przewozu Koleją (GTC

---

<sup>42</sup> Zob. uchwała SN z dnia 11 grudnia 2003 r., III CZP 82/03, LEX nr 520175813 wraz z przywołanymi w uzasadnieniu liniami orzecznictwa SN w sprawie stosowania SMGS.

<sup>43</sup> tak: SN w wyroku z dnia 11 grudnia 2003 r., III CZP 82/03, LEX nr 520175813.

<sup>44</sup> I. Walczyński, *Moc wiążąca umowy o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Towarowej z dnia 1 listopada 1951 r. (SMGS)*, LEX/el. 2015 (dostęp: 3 maja 2022 r.).

<sup>45</sup> Szerzej w przedmiocie porównania międzynarodowych przepisów dotyczących przewozu towarów: Zob. J. Godlewski, *Konwencja COTIF/CIM a umowa SMGS*, Gdynia 2010, s. 3 i n.

<sup>46</sup> Z. Yan, V. Filimonov, *Comparative study of International Carriage of Goods by Railway Between CIM and SMGS*, *Frontiers of Law in China* 2018, Vol 13, s. 118.

<sup>47</sup> Międzynarodowy Komitet Transportu Kolejowego (CIT), jest stowarzyszeniem zrzeszającym około 216 przedsiębiorstw kolejowych i przedsiębiorstw żeglugowych, które świadczą międzynarodowe przewozy pasażerskie oraz towarowe. Międzynarodowy Komitet Transportu Kolejowego powstał w 1903 roku, a jego siedziba znajduje się w Bernie. Do głównych zadań Komitetu należy umacnianie współpracy pomiędzy państwami, a także działania na rzecz ujednoczenia wdrażanych przepisów określonych w Międzynarodowej Konwencji o Przewozie Towarów Kolejami, <https://www.cit-rail.org/>, (dostęp: 26 kwietnia 2022 r.).

EurAsia)<sup>48</sup>, mające na celu ujednoczenie wzajemnych relacji pomiędzy stronami umowy przewozu. Składają się na nie umowy wzorcowe oraz listy kontrolne mające na celu uproszczenie zawierania umów przewozu. Inne badania porównawcze przeprowadzone przez CIT obejmują porównanie odpowiedzialności w ramach dwóch reżimów kolejowych<sup>49</sup>.

Zasady odpowiedzialności przewoźnika kolejowego regulowane powyższymi konwencjami zostaną opisane w kolejnej części pracy poświęconej zasadom odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego (zob. rozdz. II pkt 2.1).

### 3.2 Prawodawstwo unijne

**Europejska polityka transportu kolejowego ma na celu utworzenie jednolitego obszaru kolejowego.** Historia związana z regulacją sektora transportu kolejowego na płaszczyźnie prawodawstwa europejskiego sięga roku 1991, kiedy to przyjęta została Dyrektywa Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych<sup>50</sup>. Dyrektywa ta - uchylona Dyrektywą 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych<sup>51</sup> miała na celu poprawę funkcjonowania i efektywnego działania systemu kolei poprzez rozróżnienie między świadczeniem usług transportowych oraz administrowaniem infrastrukturą. Drugim zamierzeniem europejskiego prawodawcy było umożliwienie przedsiębiorstwom kolejowym łączenie się przez przedsiębiorstwa kolejowe w różnych państwach członkowskich, celem uzyskania prawa dostępu i przejazdu tranzytem w transporcie kolejowym na terenie państw członkowskich.

Istotna z - historycznego punktu widzenia zagadnienia regulacji umowy ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych - była Dyrektywa Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym<sup>52</sup>. Postanowienia Dyrektywy wprowadziły ogólne zasady systemu licencjonowania działalności w transporcie kolejowym przy pozostawieniu poszczególnym państwom członkowskim odpowiedzialności za ich przyznawanie i zarządzanie. Już w preambule Dyrektywy podkreślono konieczność

---

<sup>48</sup> <https://www.cit-rail.org/en/freight-traffic/products/contractual-documents/#content-232911> (dostęp: 26 maja 2022 r.).

<sup>49</sup> *Leitfaden zur Haftung CIM-SMGS* (Guide to Liability CIM-SMGS), [http://www.cit-rail.org/files/public/Publications/Leitfaden\\_Haftung\\_CIM-SMGS%20DE%20RU.pdf?cid=72](http://www.cit-rail.org/files/public/Publications/Leitfaden_Haftung_CIM-SMGS%20DE%20RU.pdf?cid=72), (dostęp: 26 kwietnia 2022 r.).

<sup>50</sup> Dyrektywa Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.U.U.E.L.1991.237.25).

<sup>51</sup> Dyrektywa 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz. U. UE.L. 2001.75.1).

<sup>52</sup> Dyrektywa Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz.U.U.E.L.1995.143.70).



zagwarantowania, że przedsiębiorstwa kolejowe spełniać będą wymagania w zakresie dobrej reputacji, zdolności finansowej oraz kwalifikacji zawodowych, a także - w celu ochrony klientów oraz osób trzecich – wprowadzono obowiązek zapewnienia, aby „*przedsiębiorstwa kolejowe zostały dostatecznie ubezpieczone lub zawarły równoważne porozumienia w celu pokrycia kosztów odpowiedzialności cywilnej*”. Zgodnie z art. 5 Dyrektywy przedsiębiorstwo kolejowe musi być w stanie udowodnić organom wydającym zezwolenia w danym państwie członkowskim przed rozpoczęciem swojej działalności, że w każdym momencie będzie zdolne spełnić wymagania dotyczące dobrej reputacji, zdolności finansowej i profesjonalnej oraz naprawienia szkód z tytułu odpowiedzialności cywilnej. W przedmiocie spełnienia wymagań związanych z naprawieniem szkód przez przedsiębiorstwo kolejowe, prawodawca europejski wskazał w art. 9 Dyrektywy, że „*przedsiębiorstwo kolejowe będzie odpowiednio ubezpieczone lub zawrze równoważne porozumienia w celu pokrycia, zgodnie z prawem międzynarodowym i krajowym, odpowiedzialności cywilnej od wypadku, w szczególności w odniesieniu do pasażerów, bagażu, przesyłek, poczty i osób trzecich*”. Powyższy przepis obowiązujący do dnia 16 czerwca 2015 r.<sup>53</sup> Dyrektywy był w mojej ocenie nieostry i nieprecyzyjny. Jego interpretacja prowadziła bowiem do rozbieżnych stanowisk: z jednej strony stanowiska przewoźnika kolejowego, z drugiej zaś stanowiska organów kontrolujących „odpowiedniość” tejże umowy ubezpieczenia OC. Jediną względnie precyzyjną wytyczną było odesłanie do zasad odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych przewidzianych w prawie krajowym lub międzynarodowym.

Pomimo to wydawać by się mogło, że głównym celem dyrektywy było zobowiązanie do objęcia ochroną ubezpieczeniową odpowiedzialności cywilnej obejmującej szkody wyrządzone przez przedsiębiorstwo kolejowe.

Brak precyzji w powyższej regulacji został częściowo zauważony przez europejskiego prawodawcę. Skutkowało to rozszerzeniem Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34 z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dyrektywa 2012/34) uchylającej z dniem 17 czerwca 2015 r. Dyrektywę 95/18/WE. Art. 9 uchylanej Dyrektywy został zredagowany na nowo, poprzez dodanie w ust. 22 Dyrektywy 2012/34 następującego zdanie: „*można wziąć pod uwagę specyficzne uwarunkowania i profil ryzyka poszczególnych rodzajów usług, a zwłaszcza działania systemu kolei ze względów kulturowych lub historycznych*”. Wprowadzono również alternatywę dla

---

<sup>53</sup> Dyrektywa Rady 95/18/WE została uchylona przez Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U.UE L z dnia 14 grudnia 2012 r.).

zabezpieczenia finansowego w postaci umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w postaci ustanowienia „*gwarancji na warunkach rynkowych*”. Należy uznać, że pod powyższym pojęciem mieszczą się zarówno gwarancje ubezpieczeniowe z grupy 15 Działu II załącznika do ustawy działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej, jak i gwarancje bankowe<sup>54</sup>, pozostające oddzielną formą zabezpieczenia finansowego, aniżeli umowa ubezpieczenia OC.

Przepisy art. 22 Dyrektywy 2012/34 zostały uzupełnione przez Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2015/171 z dnia 4 lutego 2015 r. w sprawie niektórych aspektów procedury wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym<sup>55</sup>. Już w preambule Rozporządzenia zauważono, że wymagania dotyczących ubezpieczenia OC mogą być różne w poszczególnych państwach członkowskich w zależności od prawa krajowego. Co więcej, procedura weryfikacji przez organ wydający licencję na prowadzenie działalności przewozu kolejowego została rozszerzona w art. 3 ust. 6 o wymóg przekazania przez przedsiębiorcę kolejowego „*kwoty, zakresu (np. zakresu geograficznego lub rodzaju usług) oraz daty rozpoczęcia i w stosownych przypadkach, daty wygaśnięcia ubezpieczenia*”. Niestety, prawodawca europejski, definiując zakres działalności przewoźnika kolejowego, posłużył się alternatywnym wskazaniem, uwzględniając albo zakres terytorialny albo zakres ubezpieczonej działalności. Zabieg ten należy uznać za nieprecyzyjny z uwagi na fakt, że pojęcia te wydają się być na tyle istotne i nieporównywalne, że ich spełnienie powinno być one wymagane przez organ wydający łącznie.

Dla późniejszych rozważań dotyczących odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego na szczególną uwagę zasługuje Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym<sup>56</sup>. Celem tego aktu jest wzmocnienie praw pasażerów w krajowym ruchu kolejowym. Rozporządzenie to stanowi rozszerzenie regulacji prawnych zawartych w załączniku A do Przepisów ujednoczonych o umowie międzynarodowego przewozu osób i bagażu kolejami (CIV) do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., ze zmianami zawartymi w Protokole wprowadzającym zmiany do

---

<sup>54</sup> Szerzej nt. gwarancji: B. Andrzejuk, I. Heropolitańska, *Gwarancje bankowe i ubezpieczeniowe*, Warszawa 2012, s. 36, 42, 432.

<sup>55</sup> Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2015/171 z dnia 4 lutego 2015 r. w sprawie niektórych aspektów procedury wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz.U.U.E.L.2015.29.3).

<sup>56</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U.U.E.L.2007.315.14).

Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 3 czerwca 1999 r. (Protokół z 1999 r.). Zgodnie z art. 1 Rozporządzenia ustanowiono następujące przepisy regulujące:

- a) informacje dostarczane przez przedsiębiorstwa kolejowe, zawieranie umów transportowych, wystawianie biletów i wdrażanie komputerowego systemu informacji i rezerwacji w transporcie kolejowym;
- b) odpowiedzialność przedsiębiorstw kolejowych i ich obowiązek ubezpieczenia od odpowiedzialności wobec pasażerów oraz za ich bagaż;
- c) obowiązki przedsiębiorstw kolejowych wobec pasażerów w przypadku opóźnień;
- d) ochronę i pomoc zapewnianą osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej podróżującym koleją;
- e) określenie i monitorowanie norm jakości obsługi w odniesieniu do połączeń, kontroli zagrożeń bezpieczeństwa osobistego pasażerów oraz rozpatrywania skarg;

Europejski prawodawca w omawianym Rozporządzeniu podjął próbę regulacji ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego. W art. 12 wskazano, że obowiązek określony w art. 9 Dyrektywy 95/18/WE - w zakresie dotyczącym odpowiedzialności wobec pasażerów - należy rozumieć jako wymóg posiadania odpowiedniego ubezpieczenia przez przedsiębiorstwo kolejowe lub przedstawienia przez nie równoważnego zabezpieczenia w zakresie jego odpowiedzialności wynikającej z niniejszego rozporządzenia. Powiązanie powyższego przepisu z obowiązkiem ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego ustanowionym w art. 9 Dyrektywy 95/18/WE (a obecnie art. 22 Dyrektywy 2012/34) wydaje się niejako zawężać jego zakres. Chodzi tu o regulowanie w rozporządzeniu wyłącznie zakresu odpowiedzialności przewoźnika kolejowego wobec pasażerów, z pominięciem odpowiedzialności wobec osób trzecich, niebędących stroną umowy o przewóz. Rozporządzenie reguluje wyłącznie kwestie odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych wobec pasażerów za wypadki w ruchu kolejowym, Dyrektywa 2012/34 stanowi zaś, że *„przedsiębiorstwo kolejowe musi być odpowiednio ubezpieczone lub posiadać odpowiednie gwarancje na warunkach rynkowych w celu pokrycia, zgodnie z prawem międzynarodowym i krajowym, swojej odpowiedzialności cywilnej od wypadku, w szczególności w odniesieniu do pasażerów, bagażu, przesyłek, poczty i osób trzecich”*.

W zakresie prawodawstwa europejskiego mającego na celu ujednoczenie przez organy UE regulacji sektora kolejowego warto przywołać również Dyrektywę Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności<sup>57</sup> transeuropejskiego systemu kolei dużych

---

<sup>57</sup> Zgodnie z definicją legalną zawartą w art. 2 lit. b Dyrektywy *„interoperacyjność”* oznacza zdolność transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości do bezpiecznego i niezakłóconego przemieszczania pociągów

prędkości<sup>58</sup>. Zainicjowano w niej proces, którego celem było umożliwienie powszechnego korzystania z różnych systemów kolejowych w państwach członkowskich oraz bezproblemowego i bezpiecznego przechodzenia z sieci jednego państwa członkowskiego do sieci innego państwa członkowskiego. Dyrektywa ta, wraz z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2001/16/WE z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej<sup>59</sup>, odnoszą się m.in. do zasad natury technicznej tj. zasad sterowania pociągami i sygnalizacją kolejową czy kwalifikacje personelu kolejowego w ruchu transgranicznym.

Nadzór nad bezpieczeństwem kolei w UE sprawuje, powołana na podstawie Rozporządzenia nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 29 kwietnia 2004 r.<sup>60</sup>, Agencja Kolejowa Unii Europejskiej która to wspomaga krajowe organy ds. bezpieczeństwa (ang. *National Safety Authority*) oraz krajowe organy dochodzeniowe (ang. *National Investigation Bodies*) w zakresie ich zadań, a także wspiera politykę bezpieczeństwa państw członkowskich UE w sektorze kolejowym. Agencja wspiera również integrację europejskich systemów kolei, działając na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa pociągów i zapewnienia ciągłości obsługi na trasach międzynarodowych. Do celów omawianej instytucji należy również śledzenie rozwoju przepisów krajowych dotyczących kolei tak, aby wspierać działania organów krajowych odpowiedzialnych za bezpieczeństwa i interoperacyjność kolei w państwach członkowskich oraz propagować optymalizację procedur (art. 2 Rozporządzenia 2016/796). W zarządzie Agencji zasiadają przedstawiciele państw członkowskich, czterej reprezentanci Komisji Europejskiej oraz sześć osób nieposiadających prawa głosu, reprezentujących: przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury, przemysł kolejowy, pasażerów, klientów przewozów towarowych i związki zawodowe (art. 47 Rozporządzenia 2016/796). Funkcję przedstawicielską Agencji z Polski pełni UTK.

Przywołane powyższej akty prawa unijnego są - w mojej ocenie - aktami najważniejszymi z punktu widzenia rozważań dotyczących ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego i stanowią wyłącznie pewną część dyrektyw i rozporządzeń regulujących rynek

---

szybkobieżnych, które uzyskują określone osiągi. Zdolność ta opiera się na wszystkich warunkach sprawowania nadzoru i warunkach techniczno-eksploatacyjnych, które muszą zostać spełnione, aby uzyskać zgodność z zasadniczymi wymaganiami.

<sup>58</sup> Zob. Dyrektywę Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz.U.U.E.L.1996.235.6).

<sup>59</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2001/16/WE z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U.U.E.L. 2016.138.44)

<sup>60</sup> Rozporządzenie (WE) Nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiające Europejską Agencję Kolejową (Rozporządzenie w sprawie Agencji) (Dz.U.U.E.L.2004.164.1) - obecnie: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004 (Dz.U.U.E.L.2016.138.1).

kolejowy w państwach członkowskich UE<sup>61</sup>. Zaprezentowane zostały, i to wyłącznie w zarysie, regulacje poruszające kwestie odpowiedzialności przewoźników kolejowych, ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej oraz regulacje wpływające na bezpieczeństwo w sektorze transportu kolejowego. Szczegółowe kwestie odpowiedzialności przewoźników kolejowych na podstawie aktów zarówno krajowych, jak i ponadkrajowych zostaną opisane w kolejnych rozdziałach pracy.

### **3.3 Prawodawstwo krajowe**

#### **Ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r.**

Dynamiczny rozwój sektora kolejowego, spowodowany swoistą demonopolizacją rynku z końca lat 90. XX w., oraz konieczność otwarcia się Polski na europejski rynek kolejowy wymusiły konieczność doprecyzowania uregulowań dotyczących funkcjonowania kolei. Obecna ustawa o transporcie kolejowym jest najważniejszym aktem prawnym dla funkcjonowania sektora kolejowego na terenie RP - stanowi *sui generis* „konstytucję” tego rynku. Zgodnie z art. 1 przepisy ustawy określają: zasady korzystania z infrastruktury kolejowej, zarządzania infrastrukturą kolejową i jej utrzymania, zasady prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych, warunki techniczne eksploatacji pojazdów kolejowych, warunki zapewnienia interoperacyjności systemu kolei na terytorium RP, zasady i instrumenty regulacji transportu kolejowego, szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych, w tym warunki lokalizacji i nabywania nieruchomości na ten cel oraz organy właściwe w tych sprawach, czas pracy pracowników kolei wykonujących interoperacyjne usługi transgraniczne oraz zasady ochrony praw pasażerów w transporcie kolejowym.

Dnia 30 grudnia 2016 r. weszła w życie ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw<sup>62</sup>. Nowelizacja ta miała na celu implementację do porządku krajowego przepisów Dyrektywy 2012/34. Wprowadziła ona w szczególności zmiany dotyczące infrastruktury kolejowej oraz zasad jej użytkowania, a także wymogi techniczne, jakie musi spełniać przewoźnik kolejowy.

---

<sup>61</sup> Zob. szerzej akty prawne regulujące sektor kolejowy: Urząd Transportu Kolejowego, *Transport kolejowy w 2020 r. Akty Prawa Unii Europejskiej*, Warszawa 2021. <https://www.utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/17126,Transport-kolejowy-2020-r-Akty-prawa-Unii-Europejskiej.html>, (dostęp: 24 maja 2022 r.).

<sup>62</sup> Ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2016 poz. 1923).

## **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym<sup>63</sup>.**

Na podstawie art. 28n ustawy o transporcie kolejowym, minister właściwy do spraw transportu delegowany jest do określenia w drodze rozporządzenia sposobu powiadamiania o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach, sposobu powoływania przewodniczącego komisji kolejowej oraz sposobu prowadzenia postępowania i trybu pracy komisji kolejowych, mając na uwadze konieczność ograniczenia skutków poważnych wypadków, wypadków i incydentów. Wskazane Rozporządzenie w sposób szczegółowy reguluje zasady powiadamiania o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach, zasady powoływania przewodniczącego komisji kolejowej oraz prowadzenia postępowania i tryb pracy komisji kolejowych. Jednocześnie Rozporządzenie zawiera załączniki w postaci wzoru zawiadomienia o poważnym wypadku, wypadku, incydencie oraz wzoru protokołu oględzin miejsca zdarzenia, protokołu ustaleń końcowych (PUK) oraz ustalenia stanu hamulców w pociągu. W rozporządzeniu dokonano również kwalifikacji przyczyny bezpośredniej zdarzenia wraz z jej kategoriami (zob. załącznik nr 5 do Rozporządzenia).

## **Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych**

Nieustający wzrost częstotliwości przewozów towarów niebezpiecznych<sup>64</sup> powoduje konieczność niwelowania przez ustawodawcę potencjalnego zagrożenia i wysokiego prawdopodobieństwa wypadku. W Polsce przewozi się koleją rocznie około 20 mln ton towarów niebezpiecznych. Około 90 % tych towarów to ropa i produkty ropopochodne (benzyny, oleje napędowe), gazy techniczne (głównie propan-butan) i kwas siarkowy<sup>65</sup>. Przewóz koleją towarów niebezpiecznych z uwagi na zwiększoną ekspozycję na ryzyko oraz możliwość spowodowania rozległych szkód uregulowany został m.in. w ustawie z dn. 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych<sup>66</sup>. Ustawa w zakresie krajowego i międzynarodowego przewozu kolejowego towarów niebezpiecznych odsyła w głównej mierze do Regulaminu dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiącego załącznik C do Konwencji o międzynarodowym

---

<sup>63</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dn. 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. 2016 poz. 369).

<sup>64</sup> Towar niebezpieczny zgodnie z definicją legalną zawartą w art. 2 ust. 4 wspomnianej ustawy to materiał lub przedmiot, który nie jest dopuszczony, odpowiednio, do przewozu drogowego, przewozu koleją lub przewozu żegluga śródlądową albo jest dopuszczony do takiego przewozu na warunkach określonych w tych przepisach.

<sup>65</sup> <https://www.utk.gov.pl/pl/bezpieczenstwo-systemy/przewoz-towarow-niebez/11849,Przewoz-koleja-towarow-niebezpiecznych.html> (dostęp: 14 kwietnia 2022 r.).

<sup>66</sup> Ustawa z dn. 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 756, z 2022 r. poz. 209).

przewozie kolejami (COTIF). Ustawa określa w szczególności obowiązki przedsiębiorcy prowadzącego działalność w zakresie transportu towarów niebezpiecznych, ustanawiając szereg procedur i określonych obowiązków związanych m.in. z dokumentacją przewozową czy zasadami pakowania, nałożonych na nadawcę przesyłki oraz przewoźnika kolejowego (załącznik do ustawy).

#### **4. Podmioty sektora kolejowego. Definicja przewoźnika kolejowego**

Wielość podmiotów działających w ramach sektora kolejowego oraz wzajemne przenikanie się ich działalności prowadzi niekiedy do trudności w ustaleniu podmiotu odpowiedzialnego za powstanie zderzenia powodującego szkodę. W niniejszym podrozdziale przedstawiono i zwięźle opisano podmioty sektora kolejowego.

Pierwszymi z nich są **podmioty sprawujące nadzór nad rynkiem kolejowym oraz regulujące funkcjonowanie rynku kolejowego**. Zgodnie z art. 10 ust. 7 Dyrektywy nr 2001/12/WE<sup>67</sup> oraz art. 30 Dyrektywy nr 2001/14/WE<sup>68</sup> w każdym kraju członkowskim UE miał być powołany organ regulacyjny, którego podstawowym zadaniem jest nadzór nad warunkami dostępu do infrastruktury kolejowej, systemem ustalania i pobierania opłat przez zarządców infrastruktury oraz przestrzeganiem szeroko rozumianych zasad bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. W Polsce instytucją odpowiedzialną za powyższe zadania jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (art. 10. ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym). Podobnie jak większość regulatorów w poszczególnych państwach członkowskich UE, pełni on funkcję regulacyjną rynku kolejowego, nadzoru nad bezpieczeństwem oraz przestrzeganiem praw pasażerów<sup>69</sup>. Zadania Prezesa UTK wyznacza ustawa o transporcie kolejowym. Zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy Prezes UTK jest *„centralnym organem administracji rządowej będącym krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów UE z zakresu bezpieczeństwa, interoperacyjności i regulacji transportu kolejowego, właściwym w sprawach regulacji transportu kolejowego, licencjonowania transportu kolejowego, nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem infrastruktury kolejowej oraz pojazdów kolejowych, bezpieczeństwa ruchu kolejowego, interoperacyjności i spójności technicznej transportu kolejowego, licencji i świadectw maszynistów”*.

---

<sup>67</sup> Dyrektywa 2001/12/WE PE i Rady z 26.02.2001 r. zmieniająca Dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz. Urz. UE. WE 2001 L 75/1).

<sup>68</sup> Dyrektywa 2001/14/WE PE i Rady z 26.02.2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE. WE L 75/29).

<sup>69</sup> Por. J. Pieriegud, *Rola i funkcje regulatorów w transporcie kolejowym*, Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny 2015, nr 1, s. 74 i n.

Kolejne podmioty to **zarządcy infrastruktury, a także podmioty zajmujące się dystrybucją energii podmiotom kolejowym**. Zgodnie z definicją zawartą w art. 4 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym, zarządcą infrastruktury jest podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową albo w przypadku budowy nowej infrastruktury - podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora. Dokumentem uprawniającym zarządcę do zarządzania infrastrukturą kolejową jest autoryzacja bezpieczeństwa lub świadectwo bezpieczeństwa. Obecnie największym zarządcą infrastruktury kolejowej w Polsce jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Na polskim rynku kolejowym funkcjonują również zarządcy infrastruktury kolejowej wykonujących wyłącznie miejskie, podmiejskie lub regionalne przewozy kolejowe na sieciach kolejowych lub liniach kolejowych wydzielonych, o zasięgu lokalnym lub regionalnym, lub przeznaczonych wyłącznie do wykonywania miejskich lub podmiejskich przewozów kolejowych (art. 4 pkt 1c ustawy o transporcie kolejowym). Obecnie (stan na dzień 30 kwietnia 2022 r.) są to PKP Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o., PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o. oraz Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. Podmiotem odpowiedzialnym za sprzedaż i dostarczanie energii elektrycznej klientom trakcyjnym oraz utrzymanie trakcji kolejowych jest PKP Energetyka S.A.

Z punktu widzenia technicznego utrzymania taboru istotnymi podmiotami sektora kolejowego są **producenci taboru wraz z warsztatami świadczącymi usługi naprawcze**. To przedsiębiorstwa zajmujące się produkcją i świadczeniem usług naprawczych w szczególności na potrzeby transportu kolejowego. Podstawowe dziedziny ich działalności to produkcja, naprawa i modernizacja pojazdów szynowych (lokomotyw elektrycznych i spalinowych oraz wagonów kolejowych) oraz produkcja, naprawa i regeneracja zespołów, podzespołów i części zamiennych do pojazdów szynowych<sup>70</sup>. Przykładem mogą być Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego (ZNTK), których geneza sięga II poł. XIX w.<sup>71</sup>.

Kolejnymi podmiotami są tzw. **jednostki notyfikowane**. Jednostki notyfikowane w zakresie Dyrektywy 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei w UE, prowadzą działalność w zakresie weryfikacji podsystemów strukturalnych oraz oceny zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności w sektorze kolejowym (art. 4 ust. 34f ustawy o transporcie kolejowym). Stanowią one stroną trzecią w procesie dopuszczania do eksploatacji podsystemów i składników interoperacyjności. W celu uzyskania statusu jednostki notyfikowanej w rozumieniu Dyrektywy 2008/57/WE, niezbędne jest uzyskanie autoryzacji

---

<sup>70</sup> Szerzej: J. Raczyński, *Problematyka utrzymania technicznego taboru kolejowego w normach i prawie unijnym*, Technika Transportu Szynowego 2005, nr 12 s. 55-60.

<sup>71</sup>Będą to np. ZNTK w Łapach, ZNTK Piła czy ZNTK Wrocław.



Prezesa UTK i notyfikacja Komisji Europejskiej i pozostałych państw członkowskich UE. Wśród jednostek notyfikowanych można wyróżnić jednostki certyfikujące wyroby, systemy zarządzania lub laboratoria badawcze z możliwością certyfikowania łącznego.

Znaczące miejsce wśród podmiotów rynku kolejowego zajmują **podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych** (ang. *Entity in Charge of Maintenance - ECM*). Są one obowiązane do zagwarantowania właściwego utrzymania pojazdów kolejowych, wpisanych do krajowego rejestru pojazdów kolejowych. Przykładem regulacji związanych z odpowiedzialnością cywilną opisywanych podmiotów może być art. 4 ust. 4 Rozporządzenia Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające Rozporządzenie (WE) nr 653/2007<sup>72</sup> stanowiący, że *"bez względu na wprowadzone uzgodnienia dotyczące outsourcingu podmiot odpowiedzialny za utrzymanie jest odpowiedzialny za rezultat działań związanych z utrzymaniem, którymi zarządza, a także ustanawia system do celów monitorowania wyników tych działań"*<sup>73</sup>.

**Na potrzeby niniejszej rozprawy kluczowym zagadnieniem jest jednak wyodrębnienie z podmiotów sektora kolejowego, a następnie zdefiniowanie przewoźnika kolejowego w polskim systemie prawnym.** Zgodnie z definicją legalną zawartą w ustawie o transporcie kolejowym przewoźnikiem kolejowym jest przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej lub podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej. Powyższa definicja została wprowadzona przez art. 1 pkt 4 lit. f ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. zmieniającej dotychczasową ustawę o transporcie kolejowym z dniem 30 grudnia 2016 r. Wcześniejsza definicja zawarta w ustawie z 2003 r., przewoźnika kolejowego definiowała jako przedsiębiorcę, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub zapewnia pojazdy trakcyjne (art. 4 ust 9 ustawy o transporcie kolejowym z 2003 r.). Nowelizacja z 2016 r. miała na celu implementację do porządku krajowego przepisów Dyrektywy 2012/34.

W świetle ustawy o transporcie kolejowym działalność gospodarcza polegająca na wykonywaniu przewozów kolejowych osób lub rzeczy podlega licencjonowaniu, z pewnymi

---

<sup>72</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 z dn. 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007 (Dz.U.UE.L.2011.122.22).

<sup>73</sup> Rozważania dotyczące wzajemnej korelacji pomiędzy odpowiedzialnością ECM, a odpowiedzialnością przewoźnika kolejowego zostaną omówione w dalszej części pracy – zob. rozdz. II podrozdział 2.2.5.

wyjątkami<sup>74</sup>. Szczególne znaczenie zasad licencjonowania działalności przewoźnika kolejowego znajduje swoje odzwierciedlenie w dokonanym przez ustawodawcę wyodrębnieniu rozdziału w ustawie, zatytułowanym „Licencjonowanie transportu kolejowego”<sup>75</sup>. Wprowadzenie nadzoru reglamentacyjnego w zakresie przewozów kolejowych motywowane jest zarówno zapewnieniem bezpieczeństwa<sup>76</sup>, jak i dążeniem do zapewnienia odpowiedniego standardu świadczonych usług<sup>77</sup>.

Udzielenie licencji następuje na wniosek przedsiębiorcy w drodze decyzji administracyjnej, której uzyskanie warunkuje późniejszą możliwość podjęcia i prowadzenia przez niego działalności w sektorze transportu kolejowego. Licencja jest potwierdzeniem zdolności przedsiębiorcy do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium RP oraz państw członkowskich Unii Europejskiej lub Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA). Odwołując się do definicji licencji zawartej w Dyrektywie 2012/34/UE: „*licencja oznacza licencję wydaną przedsiębiorstwu przez organ wydający licencje, poprzez którą zostaje uznana jego zdolność do wykonywania przewozów kolejowych jako przedsiębiorstwo kolejowe; zdolność ta może być ograniczona do świadczenia określonych rodzajów przewozów*” (art. 3 pkt 14).

Podmiotem odpowiedzialnym za udzielenie, odmowę udzielenia, zmianę, zawieszenie lub cofnięcie licencji jest Prezes UTK. Zgodnie z art. 47 ust. 3 ustawy Prezes UTK nie może odmówić udzielenia licencji w przypadku spełnienia wymaganych przesłanek przez przedsiębiorcę ubiegającego się o licencję. Brzmienie przepisu nie pozostawia Prezesowi UTK luzu decyzyjnego, pozwalającego mu odmówić wydania pozytywnego dla wnioskodawcy rozstrzygnięcia<sup>78</sup>. Ustawodawca dokonał jednak pewnego odstępstwa od powyższej zasady regulując w art. 47 ust. 5 możliwość odmowy, cofnięcia, zawieszenia licencję lub zmiany jej zakresu, ze względu na zagrożenie obronności lub bezpieczeństwo państwa albo inny ważny interes publiczny. Uzyskanie licencji uwarunkowane jest spełnieniem przez przedsiębiorcę szeregu ustawowych przesłanek, w tym „*dobrej reputacji, wiarygodności finansowej, kwalifikacji zawodowych oraz zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej*”. Zgodnie z poglądem wyrażonym przez Rafała Stasikowskiego, spełnienie przez przyszłego

---

<sup>74</sup> Art. 44 ustawy stanowi, że z obowiązku uzyskania licencji zwolnieni są przedsiębiorcy wykonujący przewozy w obrębie bocznic kolejowej lub stacji kolejowej, zwolnieni są również przewoźnicy wykonujący przewozy wyłącznie na liniach wąskotorowych; zob. art. 4 pkt 9 ustawy.

<sup>75</sup> R. Stasikowski, *Transport kolejowy. Analiza administracyjnoprawna*, Warszawa 2013, s. 215 i n.

<sup>76</sup> *Ibidem*, s. 220.

<sup>77</sup> Ł. Gołąb, *Sektorowy organ regulacyjny w zakresie transportu kolejowego*, PUG 2009, nr 6, s. 25.

<sup>78</sup> P. Wajda [w:] *Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz*, (red.) M. Wierzbowski, P. Wajda, Warszawa 2014, s. 653 i n.

przedsiębiorcę zamierzającego wykonywać przewozy kolejowe wskazanych przez ustawodawcę przesłanek ma na celu uporządkowanie rynku transportu kolejowego, zapewnienie odpowiedniej jakości usług oraz zagwarantowanie zachowania wszelkich wymogów bezpieczeństwa sektora transportu kolejowego<sup>79</sup>. Ustawodawca oprócz katalogu wymaganych przesłanek dokonał ich uszczegółowienia w kolejnych ustępach art. 46 ustawy.

Wymagania dotyczące dobrej reputacji uznaje się za spełnione, jeżeli: nie została ogłoszona upadłość przedsiębiorcy, przedsiębiorca nie poniósł odpowiedzialności na podstawie przepisów o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary, przedsiębiorca nie został ukarany za poważne naruszenia prawa określone w przepisach szczególnych mających zastosowanie do transportu, członkowie organu zarządzającego osoby prawnej, wspólnik, komplementariusz w spółce jawnej, komandytowej lub komandytowo-akcyjnej, a w przypadku innego przedsiębiorcy - osoby prowadzące działalność gospodarczą, nie zostały skazane prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa, przestępstwa skarbowe popełnione umyślnie lub powtarzające się nieumyślne naruszenie praw osób wykonujących pracę zarobkową. W literaturze przedmiotu wskazuje się na wąskie ujmowanie dobrej reputacji wyłącznie przez pryzmat nienaruszenia przez osoby zarządzające przedsiębiorstwem ubiegającym się o udzielenie licencji przepisów prawnych<sup>80</sup>.

Kolejnym wymogiem jest wiarygodność finansowa wnioskodawcy. Zgodnie z przepisami ustawy powyższy wymóg uznaje się za spełniony, gdy przedsiębiorca jest w stanie wykazać, że jest zdolny do wypełnienia rzeczywistych i potencjalnych zobowiązań finansowych przez okres 12 miesięcy od dnia udzielenia licencji. Wymagania dotyczące wiarygodności finansowej uznaje się za niespełnione w przypadku przedsiębiorcy, w którego działalności występują znaczne lub powtarzające się zaległości publicznoprawne. Przy ocenie spełnienia powyższego wymogu brak jest jakichkolwiek wytycznych i kryteriów dla organu wydającego licencję. Ustawodawca wskazuje bowiem wyłącznie dokumenty, jakie przedsiębiorca ubiegający się o wydanie licencji, w zakresie wypełnienia przesłanki wiarygodności finansowej, powinien przedstawić (por. art. 47 ust. 3). Jest to jedyny czynnik, który wyznacza Prezesowi UTK obszar przedmiotowy badania wiarygodności finansowej danego przedsiębiorcy. Tym samym Prezes UTK ma względnie szeroką swobodę przy ocenie spełnienia tej przesłanki<sup>81</sup>

---

<sup>79</sup> R. Stasikowski, *Regulacja jako nowa funkcja współczesnej administracji publicznej w Polsce*, Studia Prawnicze 2007, nr 3, s. 37.

<sup>80</sup> R. Stankiewicz [w:] *Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz*, (red.) M. Wierzbowski, P. Wajda, Warszawa 2014, s. 654.

<sup>81</sup> *Ibidem*, s. 655.

Wymagania dotyczące kwalifikacji zawodowych uznaje się za spełnione, gdy przedsiębiorca posiada lub zobowiąże się do posiadania organizacji zarządzania, która zapewni kontrolę bezpieczeństwa, niezawodność i nadzorowanie licencjonowanej działalności (art. 46 ust. 9).

**Ostatnią z przesłanek – najistotniejszą z punktu widzenia tematyki poruszanej w niniejszej pracy - jest zabezpieczenie finansowe w postaci zawarcia umowy ubezpieczenia OC lub umowy gwarancji ubezpieczeniowej.** Ustawodawca stanowi, że zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej, o którym mowa w ust. 10 ustawy o transporcie kolejowym, uwzględnia wymagania określone przepisami art. 12 Rozporządzenia nr 1371/2007/WE. Zgodnie ze wskazanym artykułem obowiązek w zakresie dotyczącym odpowiedzialności wobec pasażerów należy rozumieć jako wymóg posiadania odpowiedniego ubezpieczenia przez przedsiębiorstwo kolejowe lub przedstawienia przez nie równoważnego zabezpieczenia w zakresie jego odpowiedzialności wynikającej z niniejszego Rozporządzenia. Jednocześnie ustawodawca zastosował delegację ustawową dla ministra właściwego do spraw instytucji finansowych, który to w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną, biorąc pod uwagę zakres działalności wykonywanej przez przewoźnika kolejowego. Wskazać należy, że pierwsze i dotychczas jedyne Rozporządzenie<sup>82</sup> weszło w życie 30 maja 2017 r.

Z uwagi na fakt, że problematyka wskazanej przesłanki oraz Rozporządzenia zostanie poruszona szerzej w ostatnim rozdziale pracy, na tym etapie rozważań zasygnalizowane zostały jedynie podstawowe kwestie.

Dokonując charakterystyki podmiotów wykonujących działalność przewozową celowe wydaje się dokonanie ich podziału na przewoźników pasażerskich oraz towarowych. Powyższe rozróżnienie wynika z dokonanego przez ustawodawcę podziału na licencję udzielaną przedsiębiorstwom świadczącym przewozy pasażerskie oraz przedsiębiorstwom świadczącym przewozy towarowe (art. 43 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym). Ze względu jednak na charakter, jak i specyficzne cechy przewoźników z sektora transportu kolejowego można dokonać dalszego podziału na<sup>83</sup>:

1. przewoźników pasażerskich:

---

<sup>82</sup> Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 25 maja 2017 r. w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego (Dz. U.2017 poz. 1033).

<sup>83</sup> M. Zajfert, *Transformacja sektora transportu kolejowego w Polsce*, Warszawa 2016, s. 20 i n.

- a) przewoźnicy regionalni – świadczący transport realizowany w szczególności na terenie jednego województwa bądź sąsiadujących województw,
- b) przewoźnicy aglomeracyjni – świadczący transport na terenie dużych aglomeracji, jak np. Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, Łódzka Kolej Aglomeracyjna czy Szybka Kolej Miejska w Warszawie,
- c) przewoźnicy dalekobieżni – obejmujący transport międzywojewódzki obsługiwany przez pociągi pośpieszne, ekspresowe i Intercity.

2. przewoźników towarowych:

- a) przewoźnicy towarowi obsługujący przesyłki całopociągowe - podstawowe założenia organizacji przewozów całopociągowych w organizacji bezpośredniej to uruchamianie pociągów z punktu nadania (np. bocznicza załadowcy) do punktu wyładunku (np. bocznicza odbiorcy), oraz uruchamianie pociągów w konkretnych relacjach obsługujących ładunki w wagonach o cechach właściwych dla przewożonych ładunków, jak i urządzeń ładunkowych (np. przewozy kontenerów)<sup>84</sup>; uruchamianie pociągów w formie składów całopociągowych wynika z dążenia do uzyskiwania krótszych czasów przewozów i minimalizacji kosztów,
- b) przewoźnicy towarowi obsługujący przesyłki całowagonowe - przewóz towarów polegający na transporcie grup wagonów lub pojedynczego wagonu w ramach indywidualnego systemu danego przewoźnika lub kilku przewoźników, dostarczeniu do stacji formowania pociągów zbiorowych (stacja rozrządowa, suchy port), a następnie skierowanie ich w składzie całopociągowym do stacji docelowej poprzez jedną lub kilka takich stacji, ostatecznie na odwozie do stacji docelowej i na bocznicę odbiorcy<sup>85</sup>,
- c) przewoźnicy towarowi obsługujący przesyłki - kontener lub naczepa są ładowane na wagon.

---

<sup>84</sup> L. Nowosielski, *Organizacja przewozów kolejowych*, Warszawa 1999, s. 301 i n.

<sup>85</sup> *Ibidem*, s. 310 i n.

## 5. Dane statystyczne dotyczące podmiotów rynku kolejowego oraz bezpieczeństwa sektora kolejowego<sup>86</sup>

### Przewoźnicy kolejowi w Polsce i UE

Rynek kolejowy pod względem liczby przewoźników i przedsiębiorstw starających się o uzyskanie licencji kolejowej na przewozy (w szczególności towarów) rozwija się dynamicznie. Na dzień 30 sierpnia 2022 r. na terenie RP potwierdzoną licencją działalność przewoźników kolejowych prowadziło 128 podmiotów, w tym 32 przewoźników posiadało aktywną licencję na świadczenie przewozów pasażerskich, zaś 95 posiadało aktywną licencję na świadczenie przewozów towarowych<sup>87</sup>. Zgodnie z danymi Agencji Kolejowej UE (ERA) w Europie na koniec 2020 r. wydanych było 634 licencji kolejowych na przewozy towarów. Najwięcej licencji wydanych było w Niemczech – ok. 23% wszystkich licencji funkcjonujących w Europie (badanie 28 krajów europejskich). Polska pod względem liczby licencji przewoźników kolejowych plasuje się na 2 miejscu z udziałem w rynku na poziomie ok. 17% z liczby wydanych licencji, zaś na 3 miejscu znajdują się Czechy<sup>88</sup>.

Na szczególną uwagę zasługuje raport Prezesa UTK opublikowany w dniu 5 marca 2021 r. dotyczący działalności przewoźników kolejowych w Polsce<sup>89</sup>. Założeniem raportu było przedstawienie sytuacji przedsiębiorców, którzy w latach 2013-2020 otrzymali licencję przewoźnika kolejowego lub starali się o uzyskanie uprawnienia. Jak wskazuje UTK starano się sprawdzić jakie motywacje kierowały właścicielami lub zarządzającymi podmiotami, które skłoniły do podjęcia działalności w zakresie realizacji przewozów kolejowych rzeczy, w jakich obszarach planowali funkcjonować<sup>90</sup>. Badanie to obejmowało analizę ogólnodostępnych informacji dotyczących przedsiębiorstw, analizę podstawowych danych statystycznych opartą na dostępnych danych dostarczanych do UTK przez podmioty w ramach obowiązku sprawozdawczego, wywiady telefoniczne z podmiotami oraz badanie ankietowe z wykorzystaniem

---

<sup>86</sup> Celowo częściowo nie uwzględniono również roku 2020, który to z uwagi na wybuch pandemii COVID-19 w marcu 2020 r., wyraźnie wpłynął na zmniejszenie przewozów kolejowych oraz stagnację rynku pasażerskich przewozów kolejowych. W głównej mierze, zaprezentowano w pracy dane statyczne dotyczące bezpieczeństwa w sektorze kolejowym z roku 2017, 2018, 2019 oraz 2021.

<sup>87</sup> Urząd Transportu Kolejowego, *Licencjonowani przewoźnicy kolejowy*, Warszawa 2022, <https://www.utk.gov.pl/pl/rejestry/licencjonowani-przewozni/17018,Wykaz-przewoznikow-licencjonowanych.html> (dostęp: 30 sierpnia 2022 r.).

<sup>88</sup> <http://www.eradis.era.europa.eu/> (dostęp: 5 kwietnia 2021 r.) – brak nowszych danych statystycznych dotyczących przewoźników kolejowych w UE.

<sup>89</sup> Urząd Transportu Kolejowego, *Kolejowi przewoźnicy towarowi w Polsce. Badanie przewoźników, którzy uzyskali licencje w latach 2013-2020*, Warszawa 2021, <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/17023,Kolejowi-przewoznicy-towarowi-w-Polsce.html> (dostęp: 15 kwietnia 2022 r.).

<sup>90</sup> *Ibidem*, s. 5.

ankiety internetowej (przeprowadzone w okresie sierpień – wrzesień 2020 r.) skierowane do 53 przedsiębiorstw.

Zgodnie z danymi zaprezentowanymi w raporcie, rynek kolejowy pod względem liczby przewoźników i przedsiębiorstw starających się o licencje na przewozy towarowe rozwija się dynamicznie. Badane przedsiębiorstwa wskazały kilka najczęstszych motywów jakimi kierowały się przed podjęciem decyzji o ubieganiu się o licencje przewoźnika. W grupie podmiotów, które planowały lub planują podjęcie działalności przewozowej podstawowym powodem było obecne doświadczenie w branży kolejowej, dostęp do zasobów technicznych (tabor kolejowy), atrakcyjność sektora kolejowego oraz jego potencjalny rozwój. Jednym z ważnych motywów była również chęć świadczenia usług trakcyjnych na rzecz partnerów biznesowych<sup>91</sup>.

Jak wskazuje Prezes UTK, zwiększona liczba podmiotów realizujących przewozy na sieci kolejowej to z jednej strony wzrost konkurencji na torach, ale z drugiej potrzeba większego nadzoru i monitorowania przez UTK zarówno w obszarze regulacji jak i bezpieczeństwa w transporcie kolejowym<sup>92</sup>.

### **Bezpieczeństwo sektora kolejowego w Polsce i UE**

Niezmiernie ważną cechą transportu kolejowego jest jego wysoki stopień bezpieczeństwa. Wynika on z jednej strony z organizacji toru jazdy środków transportu (wyznaczony przez infrastrukturę), z drugiej zaś z wieloetapowego zarządzania ruchem kolejowym na sieci<sup>93</sup>. Należy podkreślić, że transport kolejowy jest obecnie najbezpieczniejszą gałęzią transportu lądowego. **Na poziom bezpieczeństwa składają się dwa podstawowe czynniki ze względu na źródło wypadków: mające źródło w systemie kolejowym oraz powstałe poza niniejszym systemem.**

W 2019 r. na liniach kolejowych miało miejsce łącznie **376** wypadków z udziałem strony trzeciej (71,6%), w których zginęło **161** osób, a **48** zostało ciężko rannych. Wypadki z udziałem czynników i podmiotów zewnętrznych oraz niezależnych od systemu kolejowego to wypadki:

1. na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach (199)
2. z udziałem osób znajdujących się na torach w miejscach niedozwolonych (142)

---

<sup>91</sup> *Ibidem*, s. 21.

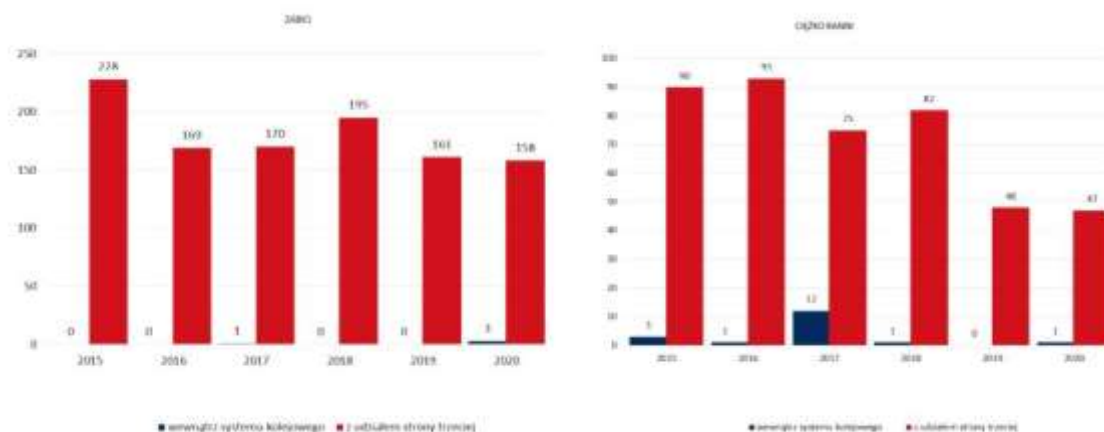
<sup>92</sup> *Ibidem*, s. 3.

<sup>93</sup> K. Pietrzak, O. Pietrzak, *Ekonomiczne i organizacyjne aspekty transportu kolejowego* [w:] *Ekonomiczne i organizacyjne aspekty transportu*, I. Urbanyi-Popiołek (red.), Bydgoszcz 2013, s. 48.

3. z udziałem osób związane z ruchem pojazdu kolejowego, w tym podczas wskakiwania do i wyskakiwania z pociągu (19)
4. wskutek rozmyślnego działania osób trzecich na szkodę systemu kolejowego (9),
5. z udziałem pojazdów drogowych poza przejazdami na stacjach i szlakach (7).

Z kolei wypadków w ramach systemu kolejowego odnotowano **149** – brak ofiar śmiertelnych oraz ciężko rannych. Wypadki te wynikały w szczególności z uszkodzenia lub złego utrzymania nawierzchni kolejowej lub obiektu inżynierskiego (28), najechania na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (23), niezatrzymanie pojazdu kolejowego przed sygnałem zabraniającym dalszej jazdy albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia (22) czy zły stan techniczny wagonu (20)<sup>94</sup>.

Zgodnie z danymi przekazanymi przez UTK liczba ofiar śmiertelnych i osób ciężko rannych w wypadkach na liniach kolejowych przedstawia się następująco:



Dla porównania w roku 2021 miało miejsce łącznie **370** wypadków z udziałem strony trzeciej (72,4%), w których zginęło **149** osób, a **44** zostały ciężko ranne. Analogicznie do prezentowanych wyżej statystyk w roku 2019, wypadki z udziałem czynników i podmiotów zewnętrznych i niezależnych od systemu kolejowego to wypadki:

1. na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach (216)
2. z udziałem osób znajdujących się na torach w miejscach niedozwolonych (137)
3. z udziałem osób związane z ruchem pojazdu kolejowego, w tym podczas wskakiwania do i wyskakiwania z pociągu (6)
4. wskutek rozmyślnego działania osób trzecich na szkodę systemu kolejowego (2),

<sup>94</sup> Urząd Transportu Kolejowego, *Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2019 r.*, Warszawa 2020, s. 19.



5. z udziałem pojazdów drogowych poza przejazdami na stacjach i szlakach (8).

W drugiej kategorii wypadków tj. wewnątrz systemu kolejowego – odnotowano **141** zdarzeń. Brak ofiar śmiertelnych, jedna osoba ciężko ranna. Wypadki te wynikały najczęściej z niezatrzymania pojazdu kolejowego przed sygnałem zabraniającym dalszej jazdy albo uruchomienia pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia (23 wypadki), uszkodzenia lub złego utrzymania nawierzchni kolejowej lub obiektu inżynieryjnego (22 wypadki); najechania na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (22 wypadki), uszkodzenia lub złego stanu technicznego wagonu (12 wypadków)<sup>95</sup>.

Przykładowo – w stosunku do 2020 r. liczba wypadków w ramach systemu kolejowego zaistniałych na sieci kolejowej w roku 2021 wzrosła o 53,2%<sup>96</sup>, jednak dane statystyczne za 2020 r. trudno uznać za reprezentatywne z uwagi na duży wpływ pandemii, podczas której mobilność osób była mocno ograniczona.

Podstawowymi czynnikami wpływającymi na stan bezpieczeństwa sektora kolejowego, a w szczególności ruchu kolejowego są:

1. dobry stan techniczny infrastruktury, która z roku na rok jest coraz bardziej modernizowana,
2. bardzo dobry stan techniczny taboru kolejowego,
3. kompetencje pracowników,
4. stan techniczny urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
5. funkcjonowanie przejazdów kolejowo-drogowych,
6. kultura bezpieczeństwa społeczeństwa.

## **Unia Europejska**

Zgodnie z załącznikiem nr 1 Dyrektywy 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty<sup>97</sup>, państwa członkowskie UE zobowiązane są do przekazywania ERA wspólnych wskaźników bezpieczeństwa.

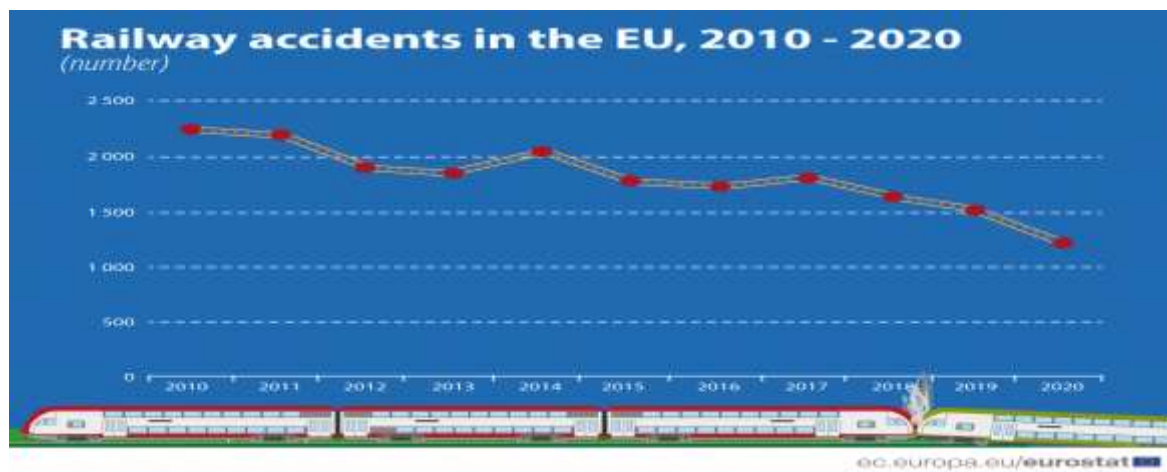
---

<sup>95</sup> Urząd Transportu Kolejowego, *Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2021 r.*, Warszawa 2022, s. 28.

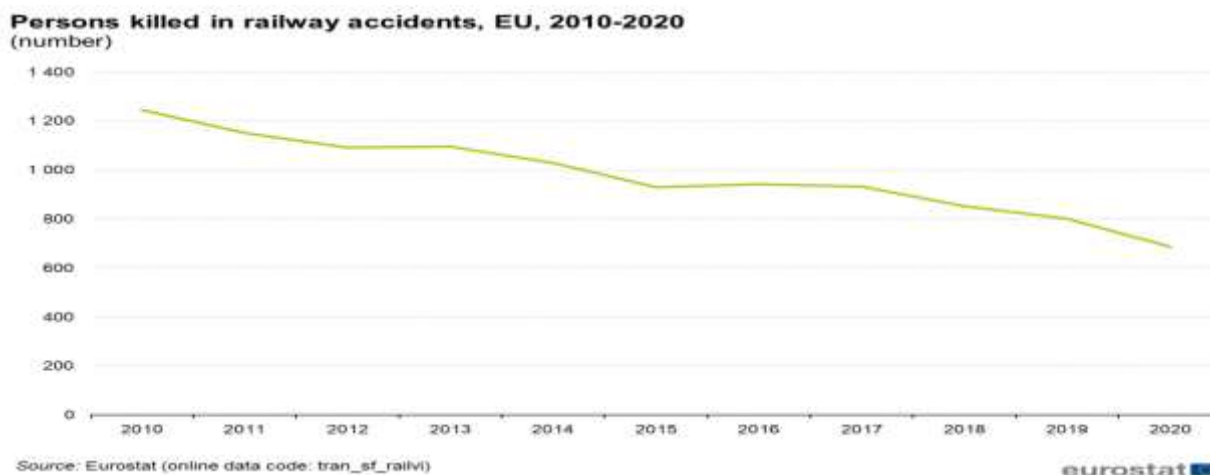
<sup>96</sup> *Ibidem*, s. 29.

<sup>97</sup> Dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty, (Dz. U. UE L 315/51, 3.12.2007)

Zgodnie z przedłożonymi danymi w 2020 r.<sup>98</sup> na terenie 27 państw członkowskich UE zgłoszono 1331 poważnych wypadków kolejowych. W porównaniu do poprzednich lat można zauważyć wyraźny spadek liczby wypadków (wykres poniżej).



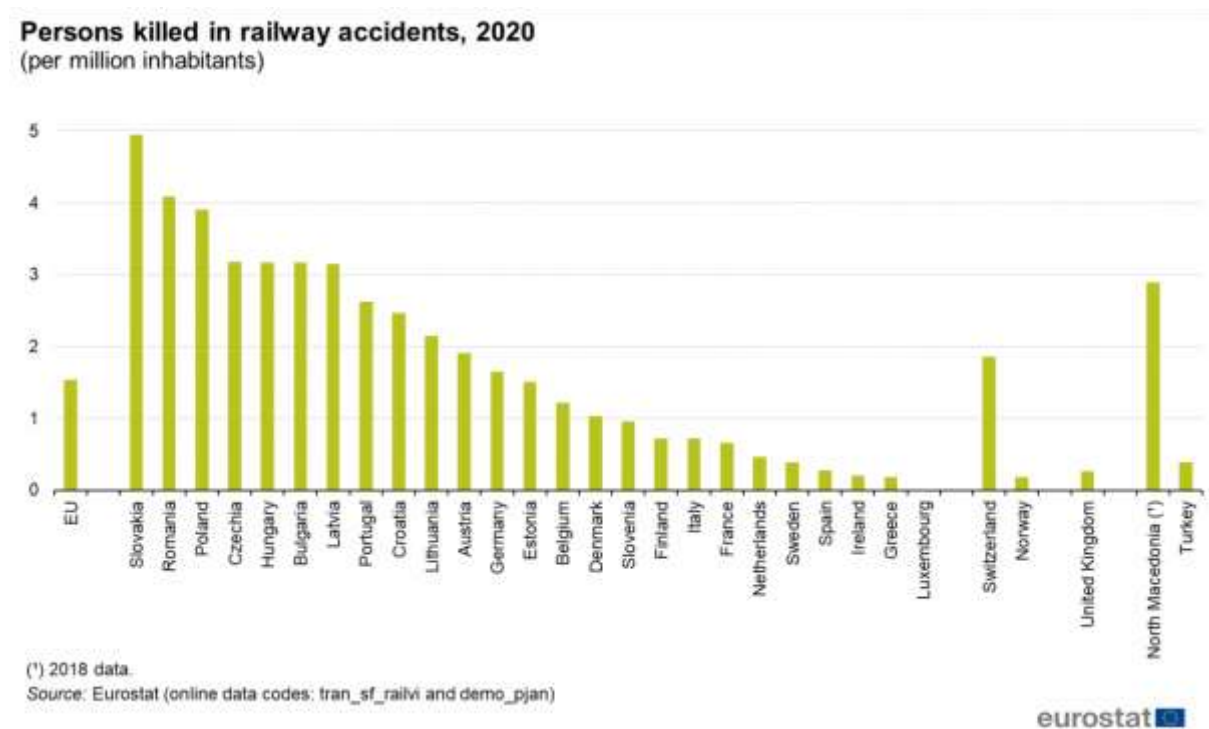
W wypadkach tych zginęło łącznie 687 osób, a 468 osób zostało ciężko rannych (do statystyk nie były włączane samobójstwa). Na przestrzeni lat 2010-2020 liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach kolejowych stopniowo malała z 1245 w 2010 r. do 687 osób w 2020 r.<sup>99</sup> (wykres poniżej).



<sup>98</sup> Brak opublikowania nowszych danych na stronie: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway\\_safety\\_statistics\\_in\\_the\\_EU#Persons\\_killed\\_in\\_railway\\_accidents](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_safety_statistics_in_the_EU#Persons_killed_in_railway_accidents) (dostęp: 26 sierpnia 2021 r.).

<sup>99</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway\\_safety\\_statistics\\_in\\_the\\_EU#Persons\\_killed\\_in\\_railway\\_accidents](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_safety_statistics_in_the_EU#Persons_killed_in_railway_accidents) (dostęp: 26 sierpnia 2021 r.).

Kolejny wykres prezentuje liczbę śmiertelnych wypadków kolejowych na milion mieszkańców. Średnia dla państwa członkowskich UE wynosi 1,5 – dwa państwa zarejestrowały ponad 4 zgony na milion mieszkańców (Słowacja – 4,9 oraz Rumunia – 4,1), podczas gdy dziewięć państw członkowskich zarejestrowało mniej niż jedno (Słowenia, Finlandia, Włochy, Francja, Szwecja, Hiszpania, Irlandia i Grecja). Polska odnotowała niecałe 4 ofiary śmiertelne na 1 mln mieszkańców, co plasuje Polskę w czołówce państw członkowskich, co do najwyższego stosunku ofiar śmiertelnych względem ogółu mieszkańców<sup>100</sup>.



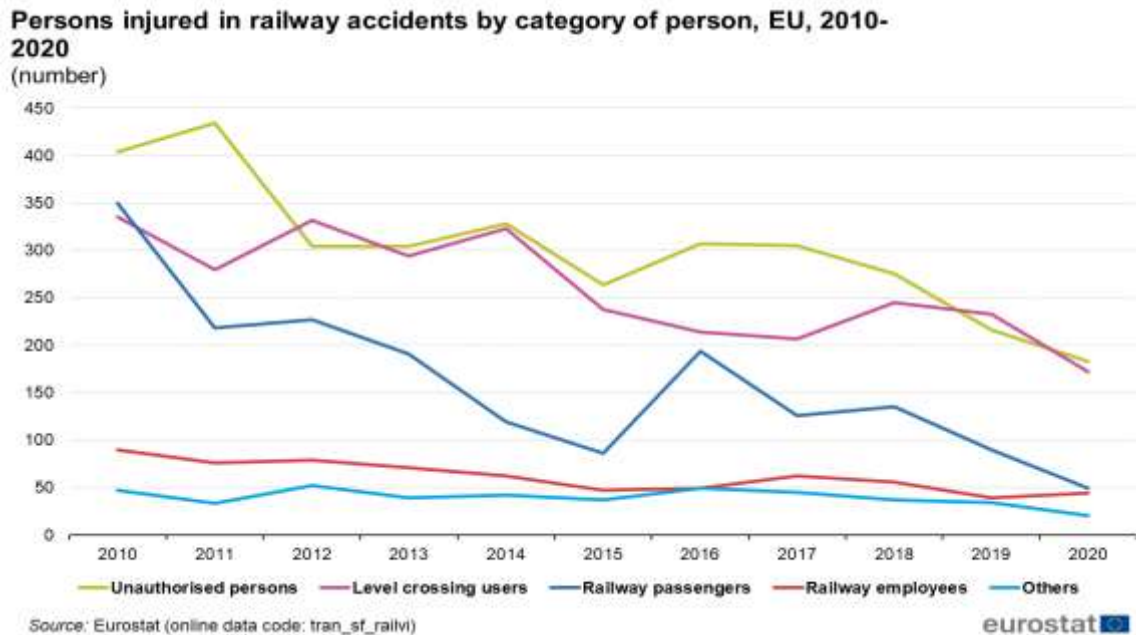
Analizując statystyki UE-27 dotyczące ofiar śmiertelnych w sektorze kolejowym można wskazać, że aż 60% ogólnej liczby osób zabitych w wypadkach kolejowych stanowiły osoby znajdujące się na infrastrukturze kolejowej w sposób nieuprawniony. Drugą co do wielkości kategorią byli użytkownicy przejazdów kolejowych (31% ogólnej liczby zabitych). Co świadczy o bezpieczeństwie sektora kolejowego to niski wskaźnik ofiar śmiertelnych wśród pasażerów kolei (1–5% zabitych)<sup>101</sup>.

<sup>100</sup> *Ibidem*.

<sup>101</sup> Wyjątkiem był rok 2013, kiedy 97 pasażerów kolei zabitych w wypadkach stanowiło prawie 9% wszystkich ofiar śmiertelnych (wynikało to wyłącznie z wypadku kolejowego w Santiago de Compostela mającego miejsce w lipcu 2013 r.).

[https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway\\_safety\\_statistics\\_in\\_the\\_EU#Persons\\_killed\\_in\\_railway\\_accidents](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_safety_statistics_in_the_EU#Persons_killed_in_railway_accidents) (dostęp: 26 sierpnia 2022 r.).

W latach 2010–2020 spadła również liczba osób poważnie rannych w wypadkach kolejowych w państwach członkowskich UE<sup>102</sup>. Zgodnie z przedstawionym poniżej wykresem ponownie można postawić tezę, że najwięcej osób poważnie rannych zostało wskutek nieupoważnionego znajdowania się na torach oraz wskutek zderzeń pojazdu drogowego z pojazdem kolejowym na przejazdach. Od 2013 r. nie odnotowano więcej niż 200 osób poważnie rannych w odniesieniu do pasażerów kolei, zaś w 2019 r. odnotowano poniżej 100.



Powyższe statystyki obrazują **wysokie bezpieczeństwo panujące w sektorze kolejowym**. Dla porównania w ruchu drogowym w Polsce śmierć poniosło 2245 osób, zaś 26415 osób zostało rannych<sup>103</sup>. W 2021 roku wydarzyły się 2074 wypadki drogowe ze skutkiem śmiertelnym<sup>104</sup>. Wyraźnie zatem widać różnicę w szkodach na osobie pomiędzy ruchem kolejowym, a ruchem drogowym, z definitywnym wskazaniem większego bezpieczeństwa w ruchu lądowym w sektorze kolejowym.

<sup>102</sup> *Ibidem*.

<sup>103</sup> Komenda Główna Policji, *Raport wypadków drogowych w roku 2021*, s. 39, <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> (dostęp: 26 sierpnia 2022 r.), dla porównania przyp. aut.: 149 osób w sektorze kolejowym ofiar śmiertelnych, 44 ciężko rannych (również 2021 r. w sektorze kolejowym)

<sup>104</sup> *Ibidem*, s. 79.

## Rozdział II Przesłanki i zakres odpowiedzialności przewoźnika kolejowego wobec osób trzecich

### 1. Specyfika ryzyka po stronie przewoźnika kolejowego. Zarządzanie ryzykiem.

Analizując ryzyko istniejące po stronie przewoźnika kolejowego warto podkreślić odmienną uregulowaną definicję ryzyka, wprowadzonego aktami prawa wspólnotowego regulującymi sektor transportu kolejowego, w porównaniu do klasycznych definicji ryzyka.

W klasycznym ujęciu ryzyko utożsamiane jest z niebezpieczeństwem i może oznaczać prawdopodobieństwo nastąpienia określonego rezultatu<sup>105</sup>. Dzieli się ono na ryzyko obiektywne oraz ryzyko subiektywne. Pierwsze z nich mierzone jest za pomocą stopnia prawdopodobieństwa. Jest to atrybut obiektywnej rzeczywistości – stan w którym istnieje obiektywnie rozumiana możliwość zmiany istniejącego stanu rzeczy (przy założeniu, że istnieją dwie lub więcej możliwości zmiany danego stanu). Drugie – ryzyko subiektywne, mierzone jest za pomocą metody skali niepewności subiektywnej i stanowi subiektywny korelat obiektywnej rzeczywistości wyrażający się w odczuciu niepewności danego podmiotu co do przyszłego „stanu rzeczy”<sup>106</sup>. Ryzyko może być badane na różnych płaszczyznach – prawnej, ekonomicznej czy behawioralnej.

Ryzyko w transporcie kolejowym definiowane jest przez europejskiego prawodawcę jako częstotliwość wypadków i incydentów prowadzących do szkody (spowodowanej zagrożeniem) oraz stopień powagi tej szkody (art. 3 ust. 1)<sup>107</sup>. Poddając analizie powyższą definicję legalną można dostrzec już *prima facie* jej niedoskonałość. Nieprawidłowe wydaje się użycie zwrotu *częstotliwość*, które odnosi się wprost do procesów periodycznych. Częstotliwość zgodnie z definicją słownikową oznacza bowiem „wielokrotne powtarzanie się, występowanie zjawiska, czynności lub zdarzeń”<sup>108</sup>. Bardziej precyzyjnym rozwiązaniem wydałoby się użycie słowa *możliwość*. Wątpliwość budzi także próba opisu samego pojęcia ryzyka za pomocą wskaźników jego oceny rozumianych jako stopień powagi tej szkody. Tymczasem pojęcie ryzyka powinno być zdefiniowane niezależnie od powyższych

---

<sup>105</sup> E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń ...*, s. 42.

<sup>106</sup> *Ibidem*, s. 43.

<sup>107</sup> Art. 3 pkt 1 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka (Dz.U.UE.L.2013.121.8), uchylające Rozporządzenie (WE) nr 352/2009 z dnia 24 kwietnia 2009 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, o której mowa w art. 6 ust. 3 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. U. UE. L. 2009.108.4).

<sup>108</sup> B. Dunaj, *Nowy słownik języka polskiego*, Warszawa 2005, s. 74.

wskaźników. Jednocześnie w Rozporządzeniu można dostrzec dychotomiczny podział na ryzyko na poziomie dopuszczalnym i ryzyko nieakceptowalne<sup>109</sup>.

Rozpoznanie ryzyka w działalności przewoźnika kolejowego wymaga szczegółowej analizy z wykorzystaniem wszystkich dostępnych informacji, niezbędnych do jego identyfikacji i oszacowania. Identyfikacja ryzyka musi w szczególności uwzględniać wszelkie istotne zewnętrzne i wewnętrzne przyczyny powodujące jego wystąpienie, bowiem mają one znaczenie w procesie kierowania i podejmowania decyzji<sup>110</sup> związanych z bezpieczeństwem. Zidentyfikowane ryzyka, a więc potencjalne zagrożenia, muszą następnie zostać „wycenione”. Wycena ryzyka opiera się na jego analizie prowadzącej do ustalenia czy ryzyko mieści się w zakresie ryzyka dopuszczalnego. Powyższe wynika z oszacowania konsekwencji, częstotliwości, skutków wypadków i porównania ich z akceptowalnym poziomem ryzyka. Wyniki opisanych działań pozwolą uzyskać odpowiedź na pytanie czy mamy do czynienia z nieakceptowalnym ryzykiem (czyli zagrożeniem)<sup>111</sup>. Wzajemne korelacje powyższych procesów zostały zakreślone w Rozporządzeniu Wykonawczym Komisji (UE) nr 402/2013 m.in. w kontekście wskazania metody postępowania w przypadku analizy znaczenia zmiany i funkcjonowaniem powołanych systemów: system zarządzania bezpieczeństwem (ang. *Safety Management System*, dalej: SMS) oraz systemu zarządzania utrzymaniem (ang. *Maintenance Management System*, dalej: MMS) w odniesieniu do analizy ryzyka<sup>112</sup>.

System zarządzania bezpieczeństwem (SMS) obejmuje zbiór zasad w postaci przepisów wewnętrznych, procedur czy instrukcji normujących działanie danego podmiotu w obszarze bezpieczeństwa (m.in. podział odpowiedzialności w ramach podmiotu, w tym odpowiedzialność kierownictwa, zapewnianie kompetencji do realizacji określonych zadań, zarządzanie zasobami) oraz umożliwiających zapewnienie bezpiecznego sposobu wzajemnych relacji z pozostałymi podmiotami sektora kolejowego, w tym z zarządcą infrastruktury, innymi przewoźnikami kolejowymi czy właścicielami użytkowanego taboru<sup>113</sup>. Jak wskazuje UTK, istotą wprowadzanych rozwiązań w ramach SMS jest zapewnienie zdolności przedsiębiorstwa kolejowego do stałej identyfikacji zagrożeń we wszystkich obszarach prowadzonej działalności, w tym wynikających ze współpracy z innymi podmiotami (np. we wzajemnej relacji przewoźnik

---

<sup>109</sup> M. Jedynek, S. Młynarski, A. Sowa, *Ryzyko i jego miary w transporcie kolejowym*, Logistyka 2015, nr 6, s. 1072.

<sup>110</sup> T.T. Kaczmarek, *Zarządzanie ryzykiem. Ujęcie interdyscyplinarne*. Warszawa 2010, s.153.

<sup>111</sup> M. Pawlik, *Zarządzenie ryzykiem w transporcie kolejowym*, Technika Transportu Szynowego 2013, nr 9, s. 56.

<sup>112</sup> A. Mańka, *Analiza ryzyka w transporcie szynowym – metoda FMEA i dobre praktyki jej stosowania*, Logistyka 2014, nr 6, s. 7060 i n.

<sup>113</sup> Szerzej: M. Sitarz, K. Chruzik, A. Wachnik, *Zintegrowany system zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym*, Technika Transportu Szynowego 2012, nr 1-2, s. 49-51.

kolejowy - zarządca infrastruktury) czy współpracy z podwykonawcami oferującymi usługi w zakresie utrzymania pojazdów szynowych czy zapewniających *outsourcing* personelu), a w konsekwencji zarządzanie ryzykiem związanym z tymi zagrożeniami<sup>114</sup>.

System zarządzania utrzymaniem (MMS) realizowany jest w oparciu o zestaw procedur i instrukcji ukierunkowanych na minimalizację ryzyka związanego z utrzymaniem pojazdu kolejowego, a w efekcie zapewnienie, aby utrzymywane pojazdy były w stanie poruszać się po sieci kolejowej w bezpieczny sposób. Jednym z założeń MMS jest wprowadzenie podmiotów ECM. Pojęcie podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie zostało wprowadzone Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2008/110/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. zmieniającej Dyrektywę 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych<sup>115</sup>. Zgodnie ze wskazaną regulacją, przed dopuszczeniem pojazdu do eksploatacji lub rozpoczęciem użytkowania go w sieci należy oznaczyć w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych<sup>116</sup> podmiot odpowiedzialny za jego utrzymanie. Podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie może być przewoźnik kolejowy, zarządca infrastruktury lub dysponent pojazdu kolejowego. Jak wskazywano podczas prac legislacyjnych, głównym celem wprowadzenia ECM było jasna alokacja odpowiedzialności za utrzymanie techniczne danego pojazdu kolejowego, która dotychczas często była rozproszona pomiędzy różnymi kategoriami podmiotów funkcjonujących w segmencie transportu kolejowego, m.in.. przewoźnikiem kolejowym, właścicielem taboru czy zakładem wykonującym naprawę<sup>117</sup>.

Do szkód spowodowanych urzeczywistnieniem ryzyka po stronie przewoźników kolejowych należy zaliczyć w szczególności szkody spowodowane następującymi zdarzeniami: zderzenia pojazdów kolejowych, wykolejenia pojazdów kolejowych, zderzenia pojazdów kolejowych z innymi pojazdami mechanicznymi (w szczególności na przejazdach kolejowych), uszkodzenia pojazdów kolejowych wskutek zdarzeń innych niż zderzenie pojazdów (np. pożar taboru), uszkodzenie na skutek wyładowań atmosferycznych, dewastacja wagonów, wypadki związane z transportem ładunków niebezpiecznych, uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia spowodowany działalnością przewoźnika kolejowego, uszkodzenie przewożonego ładunku oraz opóźnienie w transporcie osób lub towarów.

---

<sup>114</sup><https://www.utk.gov.pl/pl/bezpieczenstwo-systemy/zarzadzanie-bezpieczen/system-zarzadzania-bezp/11014,System-zarzadzania-bezpieczenstwem.html> (dostęp: 2 maja 2022 r.).

<sup>115</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/110/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. zmieniająca dyrektywę 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (Dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz. U. UE. L 345/62).

<sup>116</sup> W Polsce krajowy rejestr pojazdów kolejowych prowadzi Prezes UTK. <https://www.utk.gov.pl/pl/aktualnosci/5454,Krajowy-Rejestr-Pojazdow-Kolejowych-podstawowe-obowiazki-podmiotow-sektora-kolej.html?search=8292> (dostęp: 2 maja 2022 r.).

<sup>117</sup> <https://www.utk.gov.pl/pl/bezpieczenstwo-systemy/zarzadzanie-utrzymaniem/11021,System-zarzadzania-utrzymaniem.html> (dostęp: 2 maja 2022 r.).

Analizując przepisy ustawy o transporcie kolejowym możemy dostrzec swoisty podział zdarzeń wywołujących negatywne konsekwencje dla osób, mienia lub środowiska. Polski ustawodawca w ustawie o transporcie kolejowym dokonał podziału zdarzeń na następujące:

1. „wypadek” rozumiany jest jako niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska. W formie katalogu otwartego zostały wymienione następujące zdarzenia:

- a) kolizje,
- b) wykolejenia,
- c) zdarzenia na przejazdach,
- d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
- e) pożar pojazdu kolejowego (art. 4 ust. 45);

2. „poważny wypadek” zdefiniowano jako każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:

- a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi osobami, lub,
- b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro (art. 4 ust. 46);

3. „incydent” - każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo (art. 4 ust. 47).

Zarządzanie ryzykiem (*risk managment*) jest niezwykle istotne w funkcjonowaniu przedsiębiorstw kolejowych. Zarządzanie ryzykiem jest szeroko rozumianym procesem, którego istota sprowadza się bowiem do procedur towarzyszących podejmowaniu optymalnych decyzji gospodarczych w warunkach ryzyka<sup>118</sup>. I tak z jednej strony ukierunkowane jest na ochronę pasażerów czy pracowników, z drugiej zaś służy zwiększeniu bezpieczeństwa i obniżeniu kosztów utrzymania. *Risk managment* jako świadomy proces próby opanowania ryzyka obejmuje ogół działań związanych z analizą, eliminowaniem, ograniczaniem oraz zarządzaniem ryzykiem<sup>119</sup>. Zarządzanie ryzykiem można zdefiniować jako proces „oszczędzania sił i aktywów” przedsiębiorstwa poprzez minimalizację skutków finansowych

---

<sup>118</sup> E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń ...*, s. 49.

<sup>119</sup> T. Michalski, *Ryzyko w działalności człowieka*, [w:] *Podstawy ubezpieczeń, Tom I – mechanizmy i funkcje*, J. Monkiewicz (red.), Warszawa 2000, s. 40.



przypadkowych strat. Na powyższy proces składają się identyfikacja możliwych rodzajów szkód, analiza możliwych skutków finansowych mających wpływ na przedsiębiorstwo w razie zaistnienia danego zdarzenia powodującego szkodę, podjęcie odpowiednich działań w celu ochrony przed ewentualnymi negatywnymi konsekwencjami, odniesienie ryzyka i kontroli strat do kontroli kosztów<sup>120</sup>.

Niewątpliwie w działalności przewoźników kolejowych rodzajem metod zarządzania ryzykiem są wspomniane SMS oraz MMS<sup>121</sup>. Do innych metod zarządzania ryzykiem należą: kontrola ryzyka, transfer ryzyka czy zatrzymanie ryzyka<sup>122</sup>.

**Jedną z najbardziej popularnych metod zarządzania ryzykiem jest jego ubezpieczenie polegające z jednej strony na transferze ryzyka na zakład ubezpieczeń, z drugiej zaś na jego dystrybucji poprzez rozłożenie ciężaru finansowego skutków zdarzenia na pewną grupę ubezpieczonych.** Mając powyższe na względzie, niezwykle istotną funkcję - z punktu zabezpieczenia przyszłych pasywów finansowych przewoźnika kolejowego mogących powstać w konsekwencji obowiązku naprawienia wyrządzonej szkody - jest umowa ubezpieczenia OC w związku z wykonywaną działalnością i posiadaniem mieniem. Przedmiotem ubezpieczenia jest odpowiedzialność cywilna ubezpieczonego za potencjalne szkody, jakie może wyrządzić poszkodowanej osobie trzeciej. Podstawowe znaczenie przy analizie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ma art. 822 k.c. Stanowi on, że przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie ubezpieczenia odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony<sup>123</sup>. Eugeniusz Kowalewski wyróżnia dwie podstawowe konsekwencje prawne powyższego przepisu składające się na akcesoryjny charakter odpowiedzialności ubezpieczyciela<sup>124</sup>:

- a) brak odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego sprawcy oznacza, że zakład ubezpieczeń nie jest zobowiązany do naprawienia szkody,
- b) zakres odpowiedzialności ubezpieczonego wyznacza zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela<sup>125</sup>.

---

<sup>120</sup> J. H. Magee, O. N. Serbein, *Property and liability insurance*, Illinois 1967, s. 23.

<sup>121</sup> <https://utk.gov.pl/download/1/589/Prezentacja1.pdf> (dostęp: 22 kwietnia 2022 r.).

<sup>122</sup> E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń* ..., s. 50.

<sup>123</sup> Szerzej na temat ubezpieczenia OC - M. Krajewski, *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej według kodeksu cywilnego*, Warszawa 2011, s. 434 i n. oraz powołana tam literatura.

<sup>124</sup> E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń* ..., s. 390.

<sup>125</sup> Przełamanie zasady akcesoryjnego charakteru odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciela może mieć dwojaką postać: odpowiedzialność ubezpieczyciela może być niższa niż odpowiedzialność sprawcy szkody (np. ograniczenie do ustalonej sumy gwarancyjnej - art. 824 k.c., udziały własne – postanowienia w o.w.u. czy umowne

Z uwagi na akcesoryjny charakter odpowiedzialności ubezpieczyciela, wynikający z umowy ubezpieczenia OC, w przypadku zaistnienia przewidzianego umową ubezpieczenia wypadku ubezpieczeniowego ubezpieczony może spodziewać się, że naprawienie szkody wyrządzonej przez niego poszkodowanemu nastąpi przez ubezpieczyciela, a w konsekwencji nie nastąpi bezpośredni uszczerbek finansowy związany z koniecznością zaspokojenia świadczenia należnego poszkodowanemu<sup>126</sup>. Z chwilą, w której powstaje odpowiedzialność cywilna ubezpieczonego kształtuje się trójstronny stosunek prawny łączący ubezpieczonego, poszkodowanego oraz zakład ubezpieczeń<sup>127</sup>. Wysokość odszkodowania, które ma zostać wypłacone przez zakład ubezpieczeń, ustalane jest przez odwołanie się do zakresu obowiązku odszkodowawczego obciążającego ubezpieczonego do wysokości ustanowionych w umowie ubezpieczenia sum gwarancyjnych. Zakład ubezpieczeń wypłaca zatem świadczenie pieniężne, które jest ustalane według reguł prawa odszkodowawczego, nie zaś ubezpieczeniowego<sup>128</sup>.

Istotą ubezpieczenia OC jest wejście ubezpieczyciela na podstawie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, w sytuację prawną ubezpieczonego, w zakresie ponoszonej przez niego odpowiedzialności. Ubezpieczenie OC rozumiane jest jako umowa, na podstawie której ubezpieczyciel zapewnia ochronę odpowiedzialności ubezpieczonego za szkodę powstałą w dobrach innego podmiotu za którą to odpowiedzialność ponosi ubezpieczony. Jest to ubezpieczenie, które zabezpiecza odpowiedzialność wobec osób trzecich, zapewniając w ten sposób ochronę przed konsekwentnym zubożeniem ubezpieczonych aktywów<sup>129</sup>. Odpowiedzialność gwarancyjna jest dla ubezpieczyciela wyrazem normalnej i celowej działalności. Pokrywając szkody objęte umową ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, wykonuje on swoje umowne zobowiązania, za co otrzymuje swoiste wynagrodzenie w postaci składki ubezpieczeniowej<sup>130</sup>.

Funkcje umowy ubezpieczenia OC zależą od kategorii podmiotu, wobec którego ma zastosowanie. Z jednej strony chroni ubezpieczającego przed majątkowymi skutkami wyrządzonej szkody (niweluje w pośredni sposób niekorzystne dla ubezpieczonego skutki

---

klausule wyłączające odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń – 812 § 2 pkt 9 k.c.), odpowiedzialność ubezpieczyciela wyższa niż odszkodowanie należne poszkodowanemu (np. koszty sądowe poniesione przez ubezpieczonego).

<sup>126</sup> Z. Gawlik [w:], *Kodeks cywilny. Zobowiązania. Część szczególna. Komentarz. Tom III*, (red.) A. Kidyba, Warszawa 2014, s. 1068.

<sup>127</sup> A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe na tle obowiązującego ubezpieczenia*, Warszawa 1969, s. 217.

<sup>128</sup> Tak: M. Orlicki, *Umowa ubezpieczenia*, [w:] *System Prawa Prywatnego, Tom. 8, Prawo zobowiązań – część szczegółowa*, J. Panowicz-Lipska (red.), Warszawa 2004, s. 724.

<sup>129</sup> M. A. Clarke, *The law of liability insurance. Second Edition.*, Abington, Oxon 2017, s. 5.

<sup>130</sup> T. Dybowski [w:] *System prawa cywilnego. T. III*, (red.) Z. Radwański, S. Grzybowski, Warszawa 1981, s. 173-174.

odpowiedzialności na zasadzie ryzyka), z drugiej zaś zapewnia poszkodowanemu drugiego (obok ubezpieczonego) lepiej wypłacalnego dłużnika<sup>131</sup>. Przepis art. 822 § 4 k.c. stanowi, że uprawniony do odszkodowania (poszkodowany) w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczenia bezpośrednio od ubezpieczyciela. Z treści przepisu wynika zatem, że osoba poszkodowana staje się wierzycielem wobec osoby odpowiedzialnej za wyrządzenie szkody oraz odpowiadającego akcesoryjnie ubezpieczyciela.

Odpowiedzialność ubezpieczyciela oraz ubezpieczonego względem poszkodowanego jest odpowiedzialnością *in solidum*<sup>132</sup>. Odpowiedzialność *in solidum* ma miejsce, gdy na podstawie odrębnych stosunków prawnych kilku dłużników zobowiązanych jest względem wierzyciela do spełnienia świadczeń zmierzających do zaspokojenia tego samego interesu uprawnionego<sup>133</sup>. Skutki istnienia więzi *in solidum* są następujące:

1. zarówno ubezpieczony sprawca szkody, jak i jego ubezpieczyciel zobowiązani są do całkowitego zaspokojenia roszczeń poszkodowanego, przy uwzględnieniu, że obowiązek wypłaty odszkodowania przez ubezpieczyciela pozostaje w granicach udzielanej ochrony ubezpieczeniowej,
2. spełnienie świadczenia na rzecz poszkodowanego przez ubezpieczyciela zwalnia z obowiązku świadczenia ubezpieczonego pod warunkiem, że całość roszczeń poszkodowanego została zaspokojona<sup>134</sup>.

Z uwagi na podobieństwo konstrukcji odpowiedzialności *in solidum* do odpowiedzialności solidarnej biernej, a co z tym związane brakiem regulacji kodeksowej w tym zakresie, brak jest wyraźnego wskazania możliwości stosowania przepisów o solidarności dłużników. W doktrynie wykształciły się dwie koncepcje.

Pierwsza z nich zakłada, że w braku formalnego źródła solidarności biernej (art. 369 k.c.) do solidarności *in solidum* stosuje się odpowiednio przepisy o solidarności biernej. Według dominującego poglądu do odpowiedzialności *in solidum* można stosować drodze analogii przepisy art. 371 – 373 k.c. oraz art. 375 § 1 k.c.<sup>135</sup>. I tak możliwe byłoby analogiczne

---

<sup>131</sup> E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń ...*, s. 381.

<sup>132</sup> Zob. szerzej nt. problematyki dotyczącej kwalifikacji wzajemnej relacji ubezpieczony-ubezpieczyciel jako zobowiązania *in solidum*: A. Ohanowicz, J. Górski, *Zarys prawa zobowiązań*, Warszawa 1970, s. 77., W. Czachórski, *Prawo zobowiązań w zarysie*, Warszawa 1974, s. 100., B. Lewaszkiewicz-Petrykowska, *Wyrządzenie szkody przez kilka osób*, Warszawa 1978 s. 121–138. Zob. też: zestawienie poglądów doktryny oraz orzecznictwa w zakresie zobowiązania *in solidum*: P. Pawlak, *Problematyka legitymacji materialnoprawnej sprawcy szkody oraz ubezpieczyciela OC*, *Wiadomości Ubezpieczeniowe* 2017, nr 3, s. 39-55.

<sup>133</sup> S. Garlicki, *Odpowiedzialność in solidum*, *Nowe Prawo* 1962, nr 44, s. 437.

<sup>134</sup> E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń ...*, s. 392.

<sup>135</sup> S. Garlicki, *Odpowiedzialność ...*, s. 99, L. Stecki [w:], *Komentarz k.c., t. 1.* (red.) J. Winiarz, Warszawa 1989, s. 324. Również orzecznictwo: wyrok SN z dnia 7 maja 2015 r., II CSK 453/14, LEX nr 1754055, wyrok SA

stosowanie art. 336 § 1 k.c., art. 371, 372 i 373 k.c., zaś kategorycznie wyłączonym stosowanie art. 374 k.c. 375 § 2 k.c. oraz 376 k.c. Drugi pogląd stanowi o odrębności kategorii odpowiedzialności *in solidum*, wyłączając możliwość analogicznego stosowania przepisów o solidarności<sup>136</sup>.

W mojej ocenie pierwszy pogląd - dopuszczający możliwość stosowania *per analogiam* wybranych przepisów k.c. – jest słuszny. Jednocześnie z uwagi na niejednorodność przypadków zobowiązań *in solidum* należy dokonywać oceny stosowania *a casu ad casum*, zaś pierwszorzędne znaczenie powinna mieć próba ustalenia, czy do podobnych rezultatów nie doprowadzi zastosowanie reguł ogólnych bądź analiza założeń konstrukcyjnych konkretnych stosunków prawnych<sup>137</sup>.

Na szczególną uwagę zasługuje również tzw. osnowa prawna ryzyka. Zgodnie z poglądem Eugeniusza Kowalewskiego należy przez to rozumieć przesłanki i warunki prawne, od których uzależnione jest powstanie i zakres odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego<sup>138</sup>. Do niniejszych warunków można zaliczyć zarówno okoliczności natury faktycznej takie, jak rodzaj prowadzonej działalności oraz podstawy odpowiedzialności regulujące obowiązek naprawienia szkody.

Mając na względzie specyfikę działalności przewoźników kolejowych oraz wysoką „ekspozycję” na ryzyko wyrządzenia szkody, niezwykle istotne jest zawarcie przez powyższe podmioty ubezpieczenia OC wykonywanej działalności w odniesieniu do realnych ryzyk towarzyszących działalności przewozowej. Możliwość urealnienia ryzyka po stronie przewoźnika kolejowego wiązać się będzie zazwyczaj z koniecznością naprawienia szkody powstałej w dobrach osób poszkodowanych. Z uwagi na to, że wysokość świadczeń ubezpieczyciela z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej determinowana jest wysokością zobowiązań odszkodowawczych przewoźnika kolejowego, niezwykle istotne jest prawidłowe ustalenie ram akcesoryjnej odpowiedzialności ubezpieczyciela za powstałe szkody ze szczególnym naciskiem na zakres ubezpieczenia oraz sumy gwarancyjne, które to stanowią będą górną granicę odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń<sup>139</sup>.

---

w Krakowie z dnia 13 marca 2013 r., I ACa 1383/12, LEX nr 1438009, wyrok SN z dnia 27 kwietnia 2016 r., II CSK 361/15, LEX nr 2051475, wyrok SA w Krakowie z dnia 31 maja 2019 r., I ACa 440/18, LEX nr 2770846.

<sup>136</sup> W. Czachórski, *Zobowiązania. Zarys wykładu.*, Warszawa 2009, s. 114.

<sup>137</sup> A. Herbet [w:] *Kodeks cywilny Komentarz, Tom III. Zobowiązania. Część ogólna (art. 353-534)* (red.) M. Habdas, M. Fras, s. 139 oraz powołane tam orzecznictwo.

<sup>138</sup> E. Kowalewski, *Istota ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej*, Prawo Asekuracyjne 2002, nr 3, s.6-7.

<sup>139</sup> Problematyka sum gwarancyjnych została poruszona w rozdziale IV niniejszej pracy.

## **2. Podstawy odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego**

Analizując podstawy odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego wskazać należy jej swoistą dychotomię. Celowe jest dokonanie podziału odpowiedzialności przewoźnika kolejowego za wyrządzone szkody, w następującej postaci:

1. przewoźnik kolejowy jest stroną umowy przewozu w rozumieniu art. 774 k.c. i w tym zakresie odpowiada wobec drugiej strony umowy przewozu (odpowiedzialność kontraktowa w zbiegu z odpowiedzialnością deliktową);
2. przewoźnik kolejowy jest przedsiębiorstwem kolejowym w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym i odpowiada za wyrządzone szkody wobec podmiotów trzecich niebędących stroną umowy o przewóz (odpowiedzialność deliktowa).

Z uwagi na zakres niniejszej pracy, poza obrębem rozważań pozostawiono odpowiedzialność karną oraz administracyjną przewoźników kolejowych.

### **2.1 Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika kolejowego**

Analizując odpowiedzialność przewoźnika kolejowego jako strony umowy przewozu, tj. przedsiębiorcy podejmującego się przemieszczania osób lub rzeczy w celach zarobkowych, w sposób zorganizowany i ciągły (zob. art. 3 Prawo przedsiębiorców<sup>140</sup>) należy odnieść się do szeregu aktów prawnych zarówno o charakterze wewnętrznym - kodeks cywilny i prawo przewozowe, konwencji ratyfikowanych przez RP oraz rozporządzeń wydanych przez organy Unii Europejskiej.

W przepisach kodeksu cywilnego brak jest definicji legalnej przewoźnika. Wskazać jednak należy, że regulacje art. 774 i n. k.c., nie znajdują zastosowania do przewozów dokonanych przez osoby nieposiadające statusu przewoźnika<sup>141</sup>. Z uwagi na zakres przedmiotowy umowy przewozu ograniczającego się do osób i towarów, odpowiedzialność przewoźnika kolejowego będzie badana w odniesieniu do zdarzeń skutkujących szkodą na osobie pasażerów, będących stroną umowy przewozu kolejowego oraz szkodą w towarze przewożonym przez przewoźnika kolejowego. Z uwagi na dyspozycję art. 775 k.c., zgodnie z którą przepisy kodeksu cywilnego w zakresie umowy przewozu stosuje się do przewozu w zakresie poszczególnych rodzajów transportu tylko o tyle, o ile przewóz ten nie jest uregulowany odrębnymi przepisami, wskazać należy na swoistą subsydiarność przepisów kodeksu cywilnego. W rezultacie unormowania te mają pierwszeństwo stosowania wobec

---

<sup>140</sup> Ustawa z dnia 6 marca 2018 r. Prawo Przedsiębiorców (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 162, 2105, z 2022 r. poz. 24)

<sup>141</sup> Wyrok SA w Katowicach z dnia 29 maja 2003 r., I Aca 1427/02, Legalis nr 76167.

regulacji ogólnych wynikających z kodeksu cywilnego<sup>142</sup>. Nie oznacza to jednak, że art. 774 – 793 k.c. nie znajdują w tej sytuacji w ogóle zastosowania – ich rola ogranicza się do subsydiarnego zastosowania, co szczególnie odnosi się do mającej istotne znaczenie praktyczne regulacji art. 781 § 2 k.c.<sup>143</sup>.

Możliwość uregulowania zasad umowy przewozu przepisami o charakterze *leges speciales* wymaga wskazania szczególnych regulacji mających znaczenie dla umowy przewozu kolejowego. W zakresie prawa unijnego na uwagę zasługuje Rozporządzenie nr 1371/2007 dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym z dnia 23 października 2007 r., zaś w zakresie umów międzynarodowych w transporcie kolejowym przybliżyć należy konwencję berneńską z 9 maja 1980 r. o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) wraz z załącznikami:

- Załącznik A – Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu osób i bagażu kolejami (CIV),
- Załącznik B – Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM),
- Załącznik C - Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID).

Wyżej wymienione i wzajemnie ze sobą powiązane akty prawne tworzą multicentryczny system źródeł prawa w zakresie przewozu kolejowego<sup>144</sup>. Powyższe prowadzi do swoistego rozproszenia, pozostającego w oddali od unifikacji aktów prawa przewozowego<sup>145</sup>. Za likwidacją wielopłaszczyznowości w odniesieniu do przepisów kodeksu cywilnego i prawa przewozowego przemawiają chociażby zasady prawidłowej legislacji mającej na celu możliwą redukcję liczby przepisów prawnych przy zachowaniu spójności systemu<sup>146</sup>.

W rozdziale przyjęto systematykę badania odpowiedzialności przewoźnika kolejowego jako strony umowy o przewóz z wprowadzeniem podziału za szkody wobec pasażerów i za

---

<sup>142</sup> D. Fuchs, A. Malik [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom V. Zobowiązania. Część szczególna (art. 765–921(16))*, red. M. Frasz, M. Habdas, Warszawa 2018, s. 66.

<sup>143</sup> Art. 781 § 2 k.c. - „Jeżeli przewoźnik przyjmie przesyłkę bez zastrzeżeń, domniemywa się, że znajdowała się w należytym stanie”.

<sup>144</sup> K. Wesołowski, *Multicentryczność regulacji prawnej przewozu osób*, *Marketing i Zarządzanie* 2016, nr 42, s. 201-202.

<sup>145</sup> Szerzej: D. Dąbrowski, *Potrzeba zmian w krajowym prawie przewozowym* [w:] *Zmiany prawodawstwa gospodarczego w okresie transformacji ustrojowej w Polsce*, T. Kocowski, K. Marak (red.), Wrocław 2014, s. 77-78.

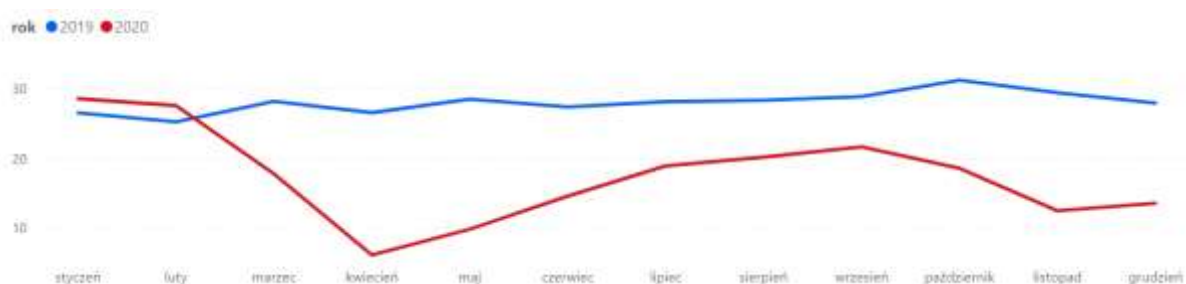
<sup>146</sup> Postanowienie § 4 ust. 1 Zasad techniki prawodawczej stanowiącej załącznik do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej” (Dz. U. z 2016 r., poz. 283).

szkody w towarach przewożonych koleją wraz z analizą przepisów prawa (zarówno krajowego, jak i ponadkrajowego) regulujących odpowiedzialność za wyższej wskazane szkody.

### 2.1.1 Odpowiedzialność odszkodowawcza przewoźnika kolejowego wobec pasażerów

Od 2010 do 2019 roku UTK odnotował wzrosty na rynku przewozów pasażerskich, zarówno odnośnie do liczby przewiezionych pasażerów, jak i do wykonanej pracy przewozowej<sup>147</sup>. O ile w 2010 r. polska kolej przewiozła 261,5 mln pasażerów, to już w 2019 r. liczba ta wynosiła 335,9 mln<sup>148</sup>. Wzrosła również praca przewozowa – w roku 2010 wynosiła ona 17880 mln pasażerokilometrów<sup>149</sup>, zaś w roku 2019 - 22065 mln pasażerokilometrów. Tendencja wzrostowa utrzymywała się do czasu I kwartału 2020 r. tj. do czasu wybuchu pandemii spowodowanej wirusem COVID-19. W roku 2020 liczba przewiezionych pasażerów wyniosła 209,4 mln (tak mała liczba pasażerów nie została przewieziona od ponad 30 lat funkcjonowania kolei). Poniżej zaprezentowano wykres porównania roku 2019 względem 2020 w przedmiocie liczby przewiezionych osób<sup>150</sup>.

Jak można zauważyć najwyższy spadek podróżujących koleją miał miejsce w kwietniu.



Obowiązujący stan pandemii ograniczył liczbę pasażerów w środkach publicznego transportu zbiorowego. Pociągami podróżowało niewiele ponad 6 mln pasażerów, co stanowiło ponad 20 mln mniej niż przed rokiem<sup>151</sup>. Wykonana praca eksploatacyjna<sup>152</sup> kształtowała się na poziomie 9,3 mln pociągokilometrów<sup>153</sup> (spadek o ok. 31,8% względem kwietnia 2019 r.).

<sup>147</sup> Praca przewozowa stanowi iloczyn wykonanych przez środki transportu: długości drogi (liczby kilometrów) i 1) w transporcie pasażerskim - liczby przewiezionych osób (ładunek osobowy). Jednostką miary jest pasażerokilometr - 1 pasażerokilometr to przewóz 1 pasażera na odległość 1 km.

2) w transporcie towarowym - liczby ton przewiezionego towaru (ładunek towarowy). Jednostką miary jest tonokilometr (tkm) - jeden tonokilometr to przewóz 1 tony ładunku na odległość 1 km

<sup>148</sup> <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/dane-eksploatacyjne/17094,Przewozy-pasazerskie.html> (dostęp: 27 kwietnia 2021 r.).

<sup>149</sup> 1 pasażerokilometr to przewóz 1 pasażera na odległość 1 km.

<sup>150</sup> <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/dane-eksploatacyjne/17094,Przewozy-pasazerskie.html> (dostęp: 27 kwietnia 2021 r.).

<sup>151</sup> Urząd Transportu Kolejowego, *Wpływ pandemii COVID-19 na rynek kolejowy w 2020 r.*, Warszawa 2021, s. 7., szerzej na temat wpływu pandemii COVID-19 na rynek kolejowy w państwach członkowskich – raporty Independent Regulators' Group – Rail, <https://www.irg-rail.eu/irg/documents> (dostęp: 27 kwietnia 2021 r.).

<sup>152</sup> Praca eksploatacyjna to łączna odległość pokonana przez pociągi.

<sup>153</sup> Pociągokilometr to jednostka miary pracy eksploatacyjnej linii kolejowej, odpowiadająca przemieszczeniu się jednego pociągu na dystansie jednego kilometra.

Z uwagi na wykonywane usługi przewozów pasażerskich przez przedsiębiorstwa kolejowe, konieczne było wprowadzenie regulacji prawnych związanych ściśle z odpowiedzialnością przewoźnika kolejowego za szkody powstałe na osobie i mieniu pasażera, jako strony umowy o przewóz<sup>154</sup>. Niewątpliwie do powyższych szkód można zaliczyć szkody na osobie oraz szkody na mieniu, tj. w przewożonym bagażu oraz szkody wynikające z opóźnienia lub odwołania planowanego przewozu kolejowego. Sama problematyka odpowiedzialności kontraktowej wynikająca z niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu pasażerów i ich bagażu uregulowana jest w sposób fragmentaryczny i rozproszony. Żaden z opisanych poniżej aktów prawnych nie zawiera przepisów o ogólnym charakterze. Prowadzi to do wniosku, że w przypadku braku unormowania odpowiedzialności za określone naruszenie warunków umowy przewozu osób i bagażu, możliwe jest zastosowanie przepisów ogólnych zawartych w kodeksie cywilnym dotyczących odpowiedzialności za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania, a w przypadku szkód na osobie – przepisów o czynach niedozwolonych<sup>155</sup>.

#### **2.1.1.1 Załącznik A do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r. - przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu osób kolejami (CIV)**

Zasady międzynarodowego transportu kolejowego określa Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), przy czym problematyka przewozu osób uregulowana została w Załącznik A pt. „Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu osób kolejami (CIV)”. Przepisy CIV definiują umowę przewozu podróznego (pasażera), zasady przewozu bagażu podręcznego, zwierząt przesyłek bagażowych i samochodów oraz odpowiedzialność przewoźnika kolejowego za szkody powstałe w trakcie umowy przewozu względem pasażerów.

Przepisy ujednolicone załącznika A 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 do miejsca zamieszkania lub siedziby i przynależności państwowej stron umowy przewozu. Jednocześnie, każde państwo może w każdym czasie zastrzec sobie prawo, że nie zastosuje całości postanowień

---

<sup>154</sup> Zob. szerzej: historyczne zagadnienie odpowiedzialności przewoźnika kolejowego za szkody wyrządzone pasażerom: A. Parson, *The liability of railway companies for negligence towards passengers*, London 1893.

<sup>155</sup> D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Umowa ...*, s. 93.



dotyczących odpowiedzialności przewoźnika za śmierć i zranienie podróżnych<sup>156</sup>, jeżeli wypadek nastąpił na jego terytorium, a podróżny jest obywatelem tego państwa lub ma w tym państwie miejsce stałego pobytu. Zgodnie z art. 8 § 2 i 3 COTIF w sprawach nieuregulowanych w konwencji należy stosować prawo krajowe, przez które należy rozumieć prawo państwa, w którym osoba uprawniona dochodzi swoich roszczeń.

Zgodnie ze wspomnianą definicją umowy przewozu pasażerów, przewoźnik zobowiązuje się do przewiezienia pasażera oraz odpowiednio jego bagażu i pojazdów do miejsca przeznaczenia oraz do wydania bagażu i pojazdów w miejscu przeznaczenia<sup>157</sup>. Z kolei systematyka regulacji odpowiedzialności przewoźnika kolejowego wobec pasażerów, zawarta w Tytule IV Załącznika A jest następująca:

1. odpowiedzialność za śmierć i zranienie podróżnych<sup>158</sup>,
2. odpowiedzialność za szkody powstałe podczas przewozu bagażu podręcznego, zwierząt, przesyłek bagażowych i pojazdów samochodowych,
3. odpowiedzialność w razie niedotrzymania rozkładu jazdy (odpowiedzialność w razie odwołania pociągu, jego opóźnienia lub utraty połączenia).

**Przewoźnik kolejowy odpowiada za szkody powstałe w wyniku śmierci, zranienia lub wszelkiego innego naruszenia fizycznego lub umysłowego stanu zdrowia podróżnego, spowodowane w wyniku wypadku związanego z ruchem kolejowym, powstałego podczas przebywania podróżnego w wagonie albo przy wsiadaniu lub wysiadaniu z wagonu, niezależnie od infrastruktury kolejowej, z której podróżny korzystał.** Zwolnienie się z szerokiej odpowiedzialności przewoźnika kolejowego (opartej na zasadzie ryzyka) z odpowiedzialności za szkodę możliwe jest po wykazaniu przez niego jednej z następujących przesłanek:

1. 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,

---

<sup>156</sup> W umowie COTIF brak jest definicji legalnej zranienia podróżnych (ang. *personal injury*). W mojej ocenie jest to pojęcie analogiczne do wprowadzonego w polskim kodeksie cywilnym uszkodzenia ciała z art. 444 k.c. i powinno być traktowane jako naruszenie nietykalności fizycznej, pozostawiającej wyraźne ślady o charakterze zewnętrznym, jak i wewnętrznym (np. naruszenie ciągłości tkanek, złamanie, uszkodzenie narządów wewnętrznych). – zob. wyrok SN z dnia 19 listopada 2008 r., III CSK 171/08, LEX nr 584204.

<sup>157</sup> Umowę przewozu potwierdza się jednym lub kilkoma biletami na przewóz wydawanymi podróżnemu. Niemniej jednak bez uszczerbku dla postanowień art. 9, brak, nieprawidłowości lub utrata biletu nie powodują nieważności umowy przewozu, która w dalszym ciągu podlega postanowieniom niniejszych Przepisów ujednoliconych.

<sup>158</sup> Postanowienia CIV w zakresie odpowiedzialności za śmierć i zranienie pasażerów stosuje się również do osób konwojujących przesyłkę, której przewóz odbywa na podstawie przepisów CIM.

2. wypadek nastąpił z winy pasażera – w mojej ocenie wina ta nie musi być winą wyłączną<sup>159</sup>.
3. wypadek został spowodowany zachowaniem się osoby trzeciej<sup>160</sup> oraz jeżeli przewoźnik, mimo zastosowania nakazanej sytuacją staranności, nie mógł uniknąć takiego zachowania się i którego skutkom nie mógł zapobiec. Analogicznie jak w powyższym punkcie wina ta nie powinna być rozumiana jako wina wyłączna.

Jednocześnie, zgodnie z art. 50 CIV, przewoźnik jest zwolniony z odpowiedzialności, jeżeli szkoda powstała wskutek wypadku nuklearnego i jeżeli według ustaw i przepisów o odpowiedzialności w dziedzinie energii nuklearnej, obowiązujących w danym państwie, osoba użytkująca urządzenie nuklearne lub zastępująca ją osoba odpowiada za tę szkodę.

Konstrukcja odpowiedzialności przewoźnika kolejowego na podstawie przepisów CIV pozwala stwierdzić, że wskazany w nich wypadek może być utożsamiany wyłącznie z wypadkiem komunikacyjnym (kolejowym) w ścisłym tego słowa znaczeniu, zaś ruch kolejowy (jako przyczyna szkody) musi być rozumiany szeroko – jako ruch całego przedsiębiorstwa kolejowego, a nie fizyczny ruch pociągu<sup>161</sup>.

Oprócz zasad odpowiedzialności przewoźnika za szkody na osobie pasażera, w Załączniku A zawarto również regulacje dotyczące wysokości odszkodowania z rozróżnieniem na odszkodowania w przypadku śmierci pasażera oraz odszkodowanie w przypadku doznania zranienia przez pasażera. I tak w przypadku śmierci pasażera zgodnie z art. 27 CIV, przewoźnik zobowiązany jest do pokrycia niezbędnych kosztów, w szczególności przewozu zwłok i pogrzebu zmarłego. Obowiązek odszkodowawczy przewoźnika kolejowego istnieje również względem osób, wobec których zmarły pasażer miał lub miałby w przyszłości ustawowy obowiązek alimentacyjny<sup>162</sup>. Zgodnie z art. 28 CIV w razie zranienia lub wszelkiego innego naruszenia fizycznego stanu zdrowia podróżnego, odszkodowanie będzie obejmowało niezbędne koszty, a w szczególności koszty leczenia i przewozu oraz odszkodowanie za straty powstałe na skutek całkowitej lub częściowej utraty zdolności do pracy bądź na skutek spowodowanego wypadkiem zwiększenia potrzeb pasażera. Zgodnie z powyższym przepisy ujednoczone normują kwestie rodzaju szkód podlegających

---

<sup>159</sup> Argumentem przemawiającym za traktowaniem winy jako niewyłącznej stanowi literalne brzmienie CIV. Brak jest w nim wyraźnego wskazania, że wina musi być wyłączna. Dodatkowo wskazać należy, że wyjątków nie należy interpretować rozszerzająco (łac. *exceptiones non sunt extendendae*).

<sup>160</sup> Nie uważa się za osobę trzecią innego przedsiębiorstwa korzystającego z tej samej infrastruktury – czyli np. innego przewoźnika kolejowego pozostającego poza obrębem działalności przewoźnika kolejowego w związku z którego ruchem powstała szkoda na osobie pasażera.

<sup>161</sup> D. Amrožuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Umowa ...*, s. 97.

<sup>162</sup> Obowiązek odszkodowawczy wobec osób pozostających na utrzymaniu zmarłego pasażera, który nie był do tego ustawowo zobowiązany, podlega regulacjom prawa krajowego, zgodnie z art. 446 § 2 zd. 2 k.c.

wyrównaniu odnosząc się wyłącznie do odszkodowania za szkodę majątkową<sup>163</sup>. W zakresie pozostałych szkód następuje odesłanie do prawa krajowego, mającego zastosowanie w sprawie<sup>164</sup> (zob. art. 29). Prawo krajowe w rozumieniu Konwencji COTIF oznacza prawo państwa, w którym osoba uprawniona dochodzi swoich roszczeń, włącznie z normami kolizyjnymi. (art. 8 § 3 COTIF).

Załącznik określa też wysokość odszkodowania dla każdego poszkodowanego pasażera. Górna granica odpowiedzialności to 175.000 jednostek obrachunkowych (SDR)<sup>165</sup>, jako kwota jednorazowa lub jako renta roczna, odpowiadająca tej sumie. Zgodnie z art. 9 COTIF jednostką obrachunkową przewidzianą w załącznikach, jest Specjalne Prawo Ciągnięcia, zdefiniowane przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy. Wartość wyrażoną w jednostkach obrachunkowych przelicza się na walutę krajową państwa, którego sąd lub trybunał orzekł zajęcie. Przeliczenia dokonuje się zgodnie z wartością waluty w dniu rozstrzygnięcia sądowego lub w dniu uzgodnionym przez strony (art. 9 § 6 COTIF). Jednocześnie, przepisy Załącznika te nie naruszają krajowych przepisów regulujących naprawienie szkody oraz kwestii, czy i w jakim zakresie przewoźnik kolejowy jest zobowiązany do odszkodowania za szkody wynikające z obrażeń ciała, innych niż opisane w art. 27 i 28 CIV.

**Przewoźnik kolejowy ponosi także odpowiedzialność na zasadzie ryzyka za szkodę wynikłą na skutek uszkodzenia bądź całkowitej lub częściowej utraty rzeczy, które podróżny miał przy sobie lub wiozł ze sobą jako bagaż podręczny oraz zwierząt, które podróżny przewoził ze sobą.** Podstawą odpowiedzialności jest odpowiednie zastosowanie art. 26 CIV kreującego odpowiedzialność przewoźnika kolejowego w przypadku śmierci lub zranienia pasażera. W pozostałych wypadkach przewoźnik odpowiada za szkodę wynikłą w skutek uszkodzenia bądź całkowitej lub częściowej utraty rzeczy, bagażu podręcznego lub zwierząt, których nadzór spoczywał na podróżnym, jedynie wtedy, gdy szkoda wynikła z winy przewoźnika. Przewoźnik jest zwolniony z odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie w wydaniu nastąpiło z winy podróżnego, z powodu jego polecenia<sup>166</sup> niewywołanego winą przewoźnika, z powodu wady własnej bagażu albo wskutek okoliczności,

---

<sup>163</sup> D. Amroźuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Umowa ...*, s. 104.

<sup>164</sup> Analogiczna sytuacja ma miejsce w przypadku zasądzenia ewentualnego odszkodowania w formie renty – art. 30 CIV.

<sup>165</sup> *Special Drawing Rights* (SDR) – międzynarodowa jednostka rozrachunkowa, umowna jednostka monetarna, mająca charakter pieniądza bezgotówkowego, czyli istniejącego wyłącznie w postaci zapisów księgowych na bankowych rachunkach depozytowych. Autor przypomina: 1 SDR wynosi w przybliżeniu 5,38 zł.

<sup>166</sup> Poleceniem może być dyspozycja podróżnego do umieszczenia bagażu w miejscu do tego nieprzeznaczonym lub niezgodnym z wewnętrznymi regulaminami przewoźników kolejowych.

których przewoźnik nie mógł uniknąć i których skutkiem nie mógł zapobiec. W przypadku odpowiedzialności za uszkodzenie lub utratę rzeczy pasażerów również została wprowadzona górna granica odszkodowania w wysokości 1.400,00 SDR (art. 34 CIV).

**Wreszcie, odpowiedzialność przewoźnika kolejowego na zasadzie ryzyka w razie niedotrzymania rozkładu jazdy pojawia się w przypadku odwołania pociągu, jego opóźnienia lub utraty połączenia<sup>167</sup>.** Zgodnie z art. 32 CIV przewoźnik kolejowy odpowiada za szkody, jakie poniósł pasażer, jeżeli wskutek odwołania pociągu, jego opóźnienia lub utraty połączenia, podróż nie mogła być kontynuowana tego samego dnia lub wskutek zaistniałych okoliczności, nie można wymagać jej kontynuowania zgodnie ze zdrowym rozsądkiem tego samego dnia. Szkody obejmują poniesione koszty noclegu oraz racjonalnie poniesione koszty wynikłe z powiadomienia osób oczekujących na podróżnego w miejscu przeznaczenia. Możliwość zwolnienia się z odpowiedzialności przewoźnika możliwa jest w przypadku udowodnienia przez niego zaistnienia jednej z trzech przesłanek egzoneracyjnych wskazanych w art. 26 i 50 CIV. Prawodawca nie ustanowił górnego limitu kwotowego odszkodowania. Brak jest też możliwości naprawienia - na podstawie omawianej konwencji - innych, aniżeli wskazanych powyżej czystych strat finansowych. Nie wyklucza to jednak dochodzenia roszczeń za czyste straty finansowe na podstawie prawa krajowego zgodnie z art. 8 § 3 COTIF.

### **2.1.1.2 Rozporządzenie nr 1371/2007 dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym z dnia 23 października 2007 r.**

Rozporządzenie nr 1371/2007 dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym z dnia 23 października 2007 r. zostało przyjęte w 2007 r.<sup>168</sup>, co oznacza, że od tego momentu zarówno na gruncie działalności krajowych regulatorów rynków kolejowych, jak i w dotychczasowym dorobku orzecznictwa TSUE wypracowane powinny zostać standardy interpretacyjne oraz modele stosowania przepisów tego rozporządzenia<sup>169</sup>. Zgodnie z postanowieniami preambuły<sup>170</sup> celem Rozporządzenia było wzmocnienie praw pasażerów w ruchu kolejowym w oparciu o dotychczasowe istniejące systemy prawa międzynarodowego

---

<sup>167</sup> Utrata połączenia nie jest zdefiniowana w Konwencji ani innych aktach prawa europejskiego. Należy odwołać się zatem do znaczenia słownikowego – za utratę należy uznać fakt, że ktoś został pozbawiony czegoś – w tym przypadku połączenia kolejowego. <https://sjp.pwn.pl/slowniki/utrata.html> (dostęp: 12 marca 2022 r.).

<sup>168</sup> wejście w życie 3 grudnia 2009 r.

<sup>169</sup> K. Kłosowski, *Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym – Teoria i Praktyka*, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu 2014, nr 368, s. 67.

<sup>170</sup> Co do celów zaprezentowanych w preambule rozporządzenia 1371/2007 por. wyrok TSUE z dnia 22 listopada 2012 r. w sprawie Westbahn Management GmbH przeciwko OBB Infrastruktur AB dotyczący informacyjnych obowiązków przedsiębiorstw kolejowych, sygn. C-136/11, LEX nr 1227/114 oraz wskazane w jego motywach orzecznictwo,

– załączniku A, czyli Przepisów ujednoczonych o umowie międzynarodowego przewozu osób i bagażu kolejami (CIV) do Konwencji COTIF. Umową z dnia 23 czerwca 2011 r. zawartą z Międzynarodową Organizacją Przewozów Kolejami, UE przystąpiła do COTIF<sup>171</sup>. Umowa ta została zatwierdzona decyzją Rady z 16 czerwca 2011 r.

Odpowiedzialność wobec pasażerów, z wyjątkiem przewozów wodnych śródlądowych oraz autobusowych i autokarowych, objęta jest ochroną przez dotychczasowe rozwiązania prawne o charakterze konwencyjnym<sup>172</sup>. Wprowadzone zmiany miały zatem na celu podwyższenie poziomu ochrony pasażera. Jednocześnie - zdaniem europejskiego prawodawcy, konieczne było rozszerzenie zakresu stosowania rozporządzenia w celu zapewnienia ochrony nie tylko pasażerom w międzynarodowym ruchu kolejowym, ale także pasażerom w krajowym ruchu kolejowym, do której to nie miałyby zastosowania przepisy Konwencji<sup>173</sup>.

Artykuł 11 Rozporządzenia, w zakresie odpowiedzialności za śmierć lub zranienie pasażera, odsyła do przepisów ujednoczonych o umowie międzynarodowego przewozu osób i bagażu kolejami (CIV) zawartych w rozdziałach I, III i IV Tytułu IV oraz Tytułu VI i Tytułu VII<sup>174</sup>.

Instytucją zupełnie nową stanowiącą formę rekompensaty na rzecz pasażerów jest wprowadzona mocą art. 13 Rozporządzenia szczególna forma odszkodowania, jaką jest zaliczka za śmierć lub uszkodzenie ciała (zranienie). Zaliczka ma charakter odszkodowawczy. W przypadku śmierci lub zranienia pasażera przedsiębiorstwo kolejowe, zgodnie z art. 26 ust. 5 załącznika I, niezwłocznie, a w każdym razie nie później niż piętnaście dni od ustalenia tożsamości osoby fizycznej uprawnionej do odszkodowania, wypłaca zaliczkę w wysokości niezbędnej do zaspokojenia bieżących potrzeb finansowych, proporcjonalnie do odniesionej szkody. Natomiast zgodnie z ust. 2, zaliczka w razie śmierci nie może być niższa niż 21.000 Euro na pasażera. Z kolei ust. 3 przewiduje, że instytucja zaliczki odszkodowania nie stanowi uznania odpowiedzialności przewoźnika kolejowego i może być potrącona z kolejnych kwot wypłacanych na podstawie niniejszego rozporządzenia. Nie podlega ona zwrotowi,

---

<sup>171</sup> Szerzej nt. wzajemnych relacji pomiędzy COTIF CIV, a Rozporządzeniem 1371/2007 zob.: S. Calme, *Relationship between The European Union Railway Transport Law And The Railway Protocol*, Cape Town Convention Journal 2016, vol. 5, , s. 153-166.

<sup>172</sup> Szerzej: D. Ambrożuk, *Kształtowanie się europejskiego prawa przewozu osób*, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu 2014, nr 362, s. 11-23.

<sup>173</sup> Por. art 1. § 1 przepisów ujednoczonych o umowie międzynarodowego przewozu osób kolejami (CIV): „Niniejsze Przepisy ujednoczone stosuje się do każdej umowy odpłatnego lub nieodpłatnego przewozu osób koleją, jeżeli miejsce wyjazdu i miejsce przeznaczenia są położone w dwóch różnych Państwach Członkowskich, niezależnie do miejsca zamieszkania lub siedziby i przynależności państwowej stron umowy przewozu.”

<sup>174</sup> L. D’Arcy, C. Murray, B. Cleave, *The law and practice of International Trade*, London 2000, s. 337.

z wyjątkiem gdy szkoda powstała na skutek winy pasażera albo gdy osoba, która otrzymała zaliczkę, nie była uprawniona do odszkodowania.

Zgodnie z pkt 14 preambuły, Rozporządzenie ma stworzyć system odszkodowań dla pasażerów w przypadku opóźnień, powiązany z odpowiedzialnością przedsiębiorstwa kolejowego, na takiej samej zasadzie jak system międzynarodowy przewidziany w konwencji COTIF, a zwłaszcza w załączniku CIV do niej, odnoszącym się do praw pasażerów. Podstawy odpowiedzialności (analogicznie jak w przypadku śmierci lub zranienia pasażera) ustanowione zostały w Rozporządzeniu przez odesłanie do przepisów ujednoczonych o umowie międzynarodowego przewozu osób i bagażu kolejami (CIV).

Odnosnie do opóźnień w ruchu kolejowym, w przypadku gdy istnieją uzasadnione powody, aby przypuszczać, że opóźnienie przyjazdu do miejsca przeznaczenia przekroczy 60 minut w stosunku do terminu wskazanego w umowie transportu, pasażer otrzymuje natychmiast wybór pomiędzy:

1. zwrotem pełnego kosztu biletu na warunkach, na jakich został opłacony,
2. kontynuacją lub zmianą trasy podróży, przy porównywalnych warunkach przewozu, do miejsca docelowego w najbliższym dostępnym terminie albo terminie dogodnym dla pasażera (art. 16)

Na mocy art. 17 Rozporządzenia wprowadzono również zryczałtowane odszkodowania. Na ich podstawie (co ważne, nie tracąc prawa do przewozu) pasażer może zażądać od przewoźnika kolejowego odszkodowania za opóźnienie, w przypadku opóźnienia pomiędzy podanym na bilecie miejscem wyjazdu i miejscem docelowym, za które nie otrzymał on zwrotu kosztów biletu (art. 16). Minimalna kwota odszkodowania wynosi 25 % ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego od 60 do 119 minut i 50 % ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego 120 minut lub więcej. Wypłata odszkodowania następuje w ciągu miesiąca od złożenia wniosku o odszkodowanie. Odszkodowanie może zostać wypłacone w postaci kuponów lub innych usług, jeżeli ich warunki są elastyczne<sup>175</sup> (szczególnie w odniesieniu do okresu ważności oraz miejsca docelowego). Odszkodowanie jest wypłacane w formie pieniężnej na wniosek pasażera.

---

<sup>175</sup> Niestety europejski prawodawca nie definiuje ani nie wyjaśnia znaczenia „*elastycznych warunków kuponów lub usług*”. Nie zrobił tego również Rzecznik Praw Pasażera Kolei. W mojej ocenie za elastyczne warunki kuponów lub usług należy rozumieć możliwość zaoferowania przez przewoźników substytutu biletów lub usług związanych z ofertą przewozu kolejowego z możliwością wykorzystania ich przez pasażera z dopasowaniem ich do jego potrzeb. Dla przykładu mogą być to vouchery na bilety podróżne lub zakup posiłków w restauracji przewoźnika kolejowego z możliwością ich realizacji np. w rocznym okresie czasu od zdarzenia uzasadniającego prawo do tegoż kuponu lub usługi.

Z uwagi na brak terminu w rozporządzeniu w jakim czasie należy złożyć taki wniosek wydawać się może, że jedynym terminem ograniczającym możliwość złożenia takiego wniosku jest okres przedawnienia roszczenia. Termin przedawnienia powinien być ustalany zgodnie z przepisami prawa krajowego<sup>176</sup>. Z uwagi na zróżnicowanie terminów przedawnienia w polskim prawie należałoby odwołać się do treści uchwały SN z dnia 17 marca 2017 r. podjętej co prawda na kanwie dochodzenia roszczeń za opóźnienie podczas podróży samolotem<sup>177</sup>, niemniej jednak w mojej ocenie mogące stanowić podstawę do analogicznego zastosowania podczas podróży transportem kolejowym, z uwagi na regulacje przepisów kodeksu cywilnego dotyczących umowy przewozu. W uzasadnieniu wyroku SN wskazał, że termin przedawnienia roszczenia o odszkodowanie za opóźniony lub odwołany lot wynosi jeden rok zgodnie z art. 778 k.c., który dla roszczeń z umowy przewozu przewiduje jednoroczny termin przedawnienia. Odpowiedzialność przewoźnika na podstawie tego przepisu ma charakter obiektywny i nie wymaga wykazywania powstania jakiegokolwiek szkody<sup>178</sup>.

### **2.1.1.3 Prawo przewozowe i Kodeks cywilny**

Zgodnie z art. 14 Prawa przewozowego przewoźnik zobowiązany jest do zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny oraz wygody i należytej obsługi. W literaturze przedmiotu wskazuje się, że przepis ten stanowi rozwinięcie przepisu art. 776 k.c., zgodnie z którym „Przewoźnik obowiązany jest do zapewnienia podróżnym odpowiadających rodzajowi transportu warunków bezpieczeństwa i higieny oraz takich wygód, jakie ze względu na rodzaj transportu uważa się za niezbędne”<sup>179</sup>. Kwestia zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom kolejowym wiąże nie tylko ze spełnieniem przez przewoźnika kolejowego odpowiednich wymogów technicznych przez środek transportu, którym się on posługuje, ale także ze zobowiązaniem do zapewnienia bezpieczeństwa osobistego podróżnym przez zminimalizowanie zagrożeń ze strony innych podmiotów. Jak wskazuje Dorota Ambrożuk, przewoźnik kolejowy powinien odpowiednio zabezpieczyć np. przejścia pomiędzy wagonami, a w wagonach z miejscami do leżenia czy wagonach sypialnych, także odpowiednio zamontowane pasy czy siatki zapobiegające spadnięciu pasażera z wyżej położonego miejsca, a także drabinki umożliwiające dostanie się tam. W przypadku

---

<sup>176</sup> Wyrok TSUE z dnia 22 listopada 2012 r., C-139/11, ECLI;EU:C2012:741.

<sup>177</sup> Wyrok SN z dnia 17 marca 2017 r., III CZP 111/16, LEX nr 522342442 wraz z glosą aprobującą D. Ambrożuk, *Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dn. 17 marca 2017 r., III CZP 111/16*, Problemy Transportu i Logistyki 2017, nr 4, s. 63-71.

<sup>178</sup> A. Jaworski [w:] *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2012, art. 62. LEX 2012 (dostęp: 28 kwietnia 2022)

<sup>179</sup> W. Górski, K. Wesolowski, *Komentarz do znowelizowanego prawa przewozowego*, Zielona Góra 1995, s. 74.

niezachowania przez przewoźnika standardów wynikających z niniejszego przepisu, w przypadku wyrządzenia szkody na osobie pasażera, możliwe jest również wskazanie podstaw odpowiedzialności deliktowej z art. 435 k.c. w związku z art. 14 prawa przewozowego<sup>180</sup>. Możliwe jest również dochodzenie roszczeń na podstawie odpowiedzialności kontraktowej wynikającej z postanowień umowy przewozu<sup>181</sup>. Warunkami koniecznym do wyboru dochodzenia roszczeń na podstawie odpowiedzialności kontraktowej jest precyzyjne określenie warunków bezpieczeństwa, higieny czy wygód jakie przewoźnik powinien zapewnić podróżnemu oraz niespełnienie omawianych wymogów przez przewoźnika<sup>182</sup>.

Kodeks cywilny reguluje odpowiedzialność przewoźnika kolejowego za bagaż pasażera, wprowadzając podział na bagaż podręczny (czyli taki, który pasażer przewozi ze sobą<sup>183</sup> na podstawie odrębnej umowy o przewóz) oraz za bagaż powierzony przewoźnikowi. Odpowiedzialność kodeksowa przewoźnika za bagaż podręczny występuje wyłącznie, gdy szkoda wynikła z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika. Odpowiedzialność za bagaż powierzony nie wymaga zawarcia przez pasażera oddzielnej umowy przewozu, zaś kreowana jest ona przez umieszczenie bagażu przez pasażera w miejscu, gdzie brak jest możliwości sprawowania nad nim przez pasażera stałego nadzoru<sup>184</sup>. Skutkiem takiego rozwiązania jest rozszerzenie odpowiedzialności przewoźnika kolejowego za bagaż na wszystkie rodzaje winy, odwołując się do art. 788 k.c. regulującego odpowiedzialność za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki. Art. 788 § 1 k.c. przewiduje jednak ograniczenie odszkodowania do kwoty zwykłej wartości rzeczy lub przesyłki<sup>185</sup>. Regulacja ta jest wyjątkiem od zasady ustanowionej w art. 361 § 2 k.c. ograniczając odpowiedzialność przewoźnika z tytułu utraty, ubytku lub uszkodzenia przesyłki do zwykłej wartości przesyłki rozumianej jako wartość rzeczywista czy przeciętna wartość handlowa. Niezależna od obowiązku

---

<sup>180</sup> D. Ambrożuk, *Komentarz do art. 14 [w:] Prawo przewozowe. Komentarz*, (red.) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, LEX 2019, (dostęp: 7 maja 2022 r.).

<sup>181</sup> Możliwy jest również zbieg odpowiedzialności deliktowej i kontraktowej (art. 443 k.c.).

<sup>182</sup> D. Ambrożuk, *Komentarz do art. 14 [w:] Prawo przewozowe. Komentarz*, (red.) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, LEX 2019, (dostęp: 7 maja 2022 r.).

<sup>183</sup> Nie musi być to zawsze bagaż podręczny w potocznym rozumieniu tego słowa. Troska o bagaż podręczny spoczywa na podróżnym. Powinien on przygotować bagaż do przewozu, w sposób adekwatny do środka transportowego, którym ma być przewieziony, powinien go zatem odpowiednio opakować, właściwie umieścić i sprawować nad nim pieczę przez cały czas przejazdu – tak: Z. Gawlik [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania - część szczególna, wyd. II*, (red.) A. Kidyba, Warszawa 2014, art. 777. LEX 2014, (dostęp: 28 kwietnia 2021).

<sup>184</sup> Wyrok SA w Lublinie z dnia 11 kwietnia 1991 r., I ACr 47/91, OSA 1992 nr 3, poz. 27.

<sup>185</sup> Wyrok SN z dnia 1 lipca 1986 r., I CR 188/86, OSNCP 1987 nr 10, poz. 162.



odszkodowawczego pozostaje zatem cena nabycia przedmiotu przewozu, szczególnie wartość przesyłki czy utracone korzyści w związku z jej utratą, ubytkiem lub uszkodzeniem<sup>186</sup>.

Do roszczeń poszkodowanych (w związku ze śmiercią lub uszkodzeniem ciała) możliwe jest zastosowanie przepisów k.c. regulujących zasady ogólne odpowiedzialności za wyrządzoną szkodę na osobie pasażera, dotyczące zarówno szkody majątkowej oraz niemajątkowej. Z uwagi na fakt, że w Załączniku CIV, w Rozporządzeniu 1371/2007 (odwołującym się w znacznej części do CIV) oraz w Prawie przewozowym uregulowana została wyłącznie odpowiedzialność przewoźnika wobec pasażera, na podstawie której powstaje obowiązek odszkodowawczy za naprawienie szkody majątkowej na osobie, to już w zakresie naprawienia szkody niemajątkowej poprzez zadośćuczynienie konieczne jest odwołanie się do regulacji krajowej. Oprócz przepisów kodeksu cywilnego dotyczących naprawienia szkody majątkowej na osobie przez wypłatę odszkodowania (art. 444 k.c.), możliwe jest dochodzenie przez poszkodowanego pasażera również zadośćuczynienia pieniężnego za powstałą krzywdę zgodnie z dyspozycją art. 445 k.c. Jednocześnie, w przypadku śmierci pasażera osobami uprawnionymi do otrzymania zadośćuczynienia (art. 446 § 4 k.c.) są najbliżsi członkowie rodziny zmarłego.

Na szczególną uwagę zasługuje również art. 446<sup>2</sup> k.c. o następującym brzmieniu: *„W razie ciężkiego i trwałego uszkodzenia ciała lub wywołania rozstroju zdrowia, skutkującego niemożnością nawiązania lub kontynuowania więzi rodzinnej, sąd może przyznać najbliższym członkom rodziny poszkodowanego odpowiednią sumę tytułem zadośćuczynienia pieniężnego za doznaną krzywdę”*. Nowo uchwalony przepis kodeksu cywilnego był skutkiem prac legislacyjnych mających na celu usunięcie rozbieżności w orzecznictwie Sądu Najwyższego. Przed obowiązywaniem art. 446<sup>2</sup> k.c. w uchwale 7 sędziów z dnia 27 maja 2018 r.<sup>187</sup> SN stwierdził, że *„Sąd może przyznać zadośćuczynienie za krzywdę osobom najbliższym poszkodowanego, który na skutek czynu niedozwolonego doznał ciężkiego i trwałego uszczerbku na zdrowiu”*<sup>188</sup>. W opozycji do prezentowanego stanowiska wypowiedziała się Izba Kontroli Nadzwyczajnej i Spraw Publicznych SN, która to w uchwale z dnia 22 października 2018 r.<sup>189</sup> uznała, że *„Osobie bliskiej poszkodowanego, który na skutek czynu niedozwolonego*

---

<sup>186</sup> D. Fuchs, A. Malik [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom V. Zobowiązania. Część szczególna (art. 765-921<sup>16</sup>)* (red.) M. Habdas, M. Fras, s. 93.

<sup>187</sup> Uchwała 7 sędziów SN z dnia 27 maja 2018 r., III CZP 36/17, LEX nr 2521621, analogiczne założenie zostało również zaprezentowane przez SN w dwóch innych uchwałach: z dnia 27 marca 2018 r., III CZP 69/17, LEX nr 25221622 oraz z dnia 27 marca 2018 r., III CZP 60/17, LEX nr 2463496.

<sup>188</sup> Podobne stanowiska prezentowane były również w innych orzeczeniach SN: wyrok SN z dnia 9 sierpnia 2016 r., II CSK 719/15, LEX nr 2108500, wyrok SN z dnia 10 lutego 2017 r., V CSK 291/16, LEX nr 2329480.

<sup>189</sup> Uchwała 7 sędziów SN z dnia 22 października 2018 r., I NSNZP 2/19, LEX nr 2729318.

doznał ciężkiego i trwałego rozstroju zdrowia, nie przysługuje zadośćuczynienie pieniężne na podstawie art. 448 k.c.” Zgodnie z dyspozycją wprowadzonego artykułu najbliżsi członkowie rodziny osoby poszkodowanej (która doznała ciężkiego i trwałego uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia) żądali od osoby odpowiedzialnej odpowiedniej sumy tytułem zadośćuczynienia za doznaną krzywdę. Dla powstania odpowiedzialności koniecznym jest wykazanie, że przyczyną niemożności nawiązania lub kontynuowania więzi rodzinnej między pośrednio poszkodowanym, a osobą bezpośrednio poszkodowaną jest ciężkie i trwałe uszkodzenie ciała lub wywołanie rozstroju zdrowia osoby bezpośrednio poszkodowanej, zaś przyczyną krzywdy osoby pośrednio poszkodowanej jest niemożność nawiązania lub kontynuowania więzi rodzinnej między nimi<sup>190</sup>.

Kwestią wymagającą wskazania są również przepisy intertemporalne oraz przedawnienie roszczeń z tytułu omawianego artykułu. Zgodnie z przepisem intertemporalnym zawartym w ustawie nowelizującej k.c.<sup>191</sup> „Do zdarzeń, których skutkiem jest niemożność nawiązania lub kontynuowania więzi rodzinnej przez najbliższych członków rodziny z poszkodowanym z powodu wyrządzenia u niego ciężkiego uszkodzenia ciała lub rozstroju wywołania zdrowia, powstałych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepis art. 446<sup>2</sup> k.c. ustawy zmienianej w art. 1.” Oznacza to, że ustawodawca wprowadził moc retroaktywną działania przepisu ustawy. Podczas prac legislacyjnych nad przepisem wskazywano, że skorzystanie z możliwości art. 3 k.c. usprawiedliwiona jest doniosłością społeczną jako instrument ochrony i pomocy osobom poszkodowanym. W samej opinii Biura Analiz, Dokumentacji i Korespondencji Kancelarii Senatu wskazano, że regulacja art. 2 ustawy jest niezgodna z Konstytucją. Naruszenie zakazu retroakcji nie znajduje konstytucyjnego usprawiedliwienia, zaś proponowany środek do osiągnięcia założonego celu jest nieproporcjonalny i nie spełnia warunku niezbędności<sup>192</sup>.

Co do przedawnienia roszczeń z art. 446<sup>2</sup> k.c. nie budzi wątpliwości, że zastosowanie będzie miał art. 442<sup>1</sup> k.c. odnoszący się do przedawnienia roszczeń z tytułu czynów niedozwolonych. Zgodnie z jego brzmieniem roszczenie o naprawienie szkody wyrządzonej czynem niedozwolonym ulega przedawnieniu z upływem lat 3 od dnia, w którym

---

<sup>190</sup> Szerzej nt. tła ustalenia, treści sposobu interpretacji art. 446<sup>2</sup> k.c.: M. Serwach, M. Orlicki, *Zadośćuczynienie pieniężne za naruszenie więzi rodzinnej najbliższych członków rodziny poszkodowanego w świetle nowego art. 446<sup>2</sup> k.c.*, Prawo Asekuracyjne 2021, nr 4, s. 3-25.

<sup>191</sup> Art. 446<sup>2</sup> dodany przez art. 1 ustawy z dnia 24 czerwca 2021 r. (Dz.U.2021 poz. 1509) zmieniającej ustawę kodeksu cywilny z dniem 19 września 2021 r.

<sup>192</sup> Opinia w sprawie ustawy z dnia 24 czerwca 2021 r. o zmianie ustawy – Kodeks cywilny, ze szczególnym uwzględnieniem konstytucyjności przyjętych rozwiązań prawnych oraz potrzeby wprowadzenia poprawek do ustawy (druk senacki nr 430), Warszawa 2021, s. 8.

poszkodowany dowiedział się lub przy zachowaniu należytej staranności mógł dowiedzieć się o szkodzie i osobie zobowiązanej do jej naprawiania, Jednakże termin ten nie może być dłuższy niż 10 lat od dnia, w którym nastąpiło zdarzenie wywołujące szkodę. Dodatkowo – zgodnie z art. 442<sup>1</sup> § 3 k.c. dotyczącym przedawnienia szkód na osobie, przedawnienie nie może skończyć się wcześniej niż z upływem lat trzech od dnia, w którym poszkodowany dowiedział się o szkodzie i osobie zobowiązanej do jej naprawiania. Nie bez znaczenia pozostaje również wydłużenie terminu przedawnienia roszczeń wynikających ze zbrodni lub występku – dwadzieścia lat od popełnienia przestępstwa, bez względu kiedy poszkodowany dowiedział się o szkodzie i osobie zobowiązanej do jej naprawiania (art. 442<sup>1</sup> § 2 k.c.). Zatem, jeśli poszkodowany wykaże po upływie 10, a nawet 20 lat (w przypadku wystąpienia występku lub zbrodni), że później dowiedział się o szkodzie lub osobie zobowiązanej do jej naprawiania może nadal dochodzić swoich roszczeń<sup>193</sup>. Z punktu widzenia wykładni art. 446<sup>2</sup> k.c. zasadnicze znaczenie ma jednak ustalenie, który z przepisów będzie miał zastosowanie. Brak jest jednolitego rozstrzygnięcia czy w przypadku dochodzenia zadośćuczynienia za doznaną krzywdę można mówić o szkodzie na osobie<sup>194</sup>. Dla przykładu, w jednym z wyroków SN<sup>195</sup> zostało wskazane, że pojęcie szkody w rozumieniu k.c. obejmuje również uszczerbek na dobrach osobistych, co oznacza, że krzywda jest niematerialną postacią szkody. Przeciwnie stanowisko zajął SA w Katowicach<sup>196</sup>, który to stwierdził, że szkodę na osobie w rozumieniu art. 442<sup>1</sup> § 3 k.c. należy rozumieć jako tę wyrządzoną osobie dochodzącej w związku z tym roszczeniem, nie zaś osobom innym, które z tego samego zdarzenia wywodzą roszczenia. W mojej ocenie podzielić należy drugie stanowisko wyrażone w wyroku SA Katowicach, z uwagi, że szerokie rozumienie szkody na osobie, również jako dobra osobistego, jest zbyt daleko idące i mogłoby doprowadzić do zachwiania równowagi pomiędzy pożądaną ochroną dóbr osobistych oraz koniecznością zapewnienia pewności prawa<sup>197</sup>.

Moc retroaktywna, jak i zastosowanie przedawnienia roszczeń zgodnie z art. 442<sup>1</sup> § 1 k.c. ma również doniosłe znaczenie praktyczne. Z jednej strony osoby pośrednio poszkodowane w zdarzeniach kolejowych będą mogły dochodzić nieprzedawnionych **nowych roszczeń** na podstawie art. 446<sup>2</sup> k.c., z drugiej zaś nowy obowiązek odszkodowawczy będzie miał nieocenione znaczenie dla sprawców szkód (w tym przewoźników kolejowych) oraz

---

<sup>193</sup> Szerzej na temat przedawnienia roszczeń odszkodowawczych zob. M. Wałachowska, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania. Część ogólna (art. 353-534)*, (red.) M. Frasz, M. Habdas, Warszawa 2018, art. 442<sup>1</sup> k.c., s. 600-615.

<sup>194</sup> M. Serwach, M. Orlicki, *Zadośćuczynienie ...*, s. 21.

<sup>195</sup> Wyrok SN z dnia 18 maja 2017 r., I PK 162/16, LEX nr 23334900.

<sup>196</sup> Wyrok SA w Katowicach z dnia 7 września 2017 r., I ACa 230/17, LEX nr 2391879.

<sup>197</sup> M. Serwach, M. Orlicki, *Zadośćuczynienie ...*, s. 22.

asekurujących ich odpowiedzialność cywilną zakładów ubezpieczeń. Brak możliwości weryfikacji i niepewność (do czasu wystąpienia pośrednio poszkodowanych z roszczeniem) w stosunku do ilu szkód za które odpowiedzialność ponosi przewoźnik kolejowy przed wejściem w życie przepisu art. 446<sup>2</sup> k.c. powoduje niemożność oceny adekwatności ustanowionych sum gwarancyjnych w obowiązujących już umowach ubezpieczenia OC. Pojawia się pytanie czy częściowo wyczerpane sumy gwarancyjne (wskutek dotychczasowych wypłat odszkodowań na rzecz bezpośrednio poszkodowanych) wystarczą na zaspokojenie nowych roszczeń mających podstawę we wprowadzonym przepisie. Należy mieć na względzie, że roszczenia te mogą sięgać 10, a nawet 20 lat wstecz, zaś zasądzone w przyszłości przez sądy zadośćuczynienia mające podstawę prawną w art. 446<sup>2</sup> k.c. mogą znacznie przewyższać sumy gwarancyjne ustanowione w umowach ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych (również w tych umowach ubezpieczenia zawartych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia ustanawiającego minimalne sumy gwarancyjne). Wówczas bezpośredni ciężar obowiązku odszkodowawczego będzie spoczywał na przewoźnikach kolejowych, którzy to będą mogli mieć finansowe problemy w związku z ciężarem wynagrodzenia szkód osobom pośrednio poszkodowanym w wypadkach kolejowych powstałych nawet kilkanaście lat wstecz.

Podsumowując, umożliwienie zgłaszania roszczeń po tak wielu latach od wystąpienia zdarzenia kolejowego oraz wysoka liczba uprawnionych do zgłoszenia tych roszczeń to czynniki, które mogą obciążyć w najbliższej przyszłości zarówno proceduralnie organy sądownicze, organizacyjnie i finansowo zakłady ubezpieczeń, jak i samych ubezpieczonych (finansowo w przypadku wyczerpania sumy gwarancyjnej). W zdarzenia przecież przewoźnicy kolejowi nie mieli podstaw by zakładać, że ich odpowiedzialność w przyszłości obejmować będzie również krzywdę osób najbliższych poszkodowanego, w sytuacji gdy nie doszło do jego śmierci. Podobnie, zakłady ubezpieczeń podczas kalkulacji składki, działając w zaufaniu do ustawodawcy, że ich odpowiedzialność z tytułu ubezpieczenia OC będzie obejmowała tylko określone ryzyka organizowały swoją działalność biorąc pod uwagę obowiązujący stan prawny związany z zasadami odpowiedzialności cywilnej.

### **2.1.2. Odpowiedzialność przewoźnika kolejowego za szkody w ładunku**

Przewóz towarów stanowi obecnie jedną z najbardziej istotnych gałęzi gospodarki każdego państwa. Polega ona na wzajemnej wymianie towarów - w szczególności w zakresie kooperacji przemysłowej, jak i dostarczania towarów do obrotu konsumenckiego. Jednak ów transport niesie ze sobą również ryzyko przypadkowego uszkodzenia, ubytku lub nawet całkowitej utraty przewożonych ładunków. Towarowy transport kolejowy, pomimo

atrakcyjności transportu drogowego jest nadal sektorem dobrze funkcjonującym. Zgodnie ze Sprawozdaniem Prezesa UTK z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2020 r. transportem kolejowym w Polsce przewieziono 223,2 mln ton towarów<sup>198</sup>, zaś rekordowa ilość na przestrzeni ostatniej dekady miała miejsce w 2018 r. kiedy to masa przewiezionych łącznie ładunków wyniosła 250,3 mln ton.

W kolejowym transporcie towarowym tylko w 2021 r. odnotowano 243,6 mln ton przewiezionych dóbr. W porównaniu z poprzednim rokiem (223,24 mln ton), nastąpił wzrost o ponad 20 mln ton (1,09 %) <sup>199</sup>. Wielkość przewożonych ładunków, wyrażona w tonokilometrach, jeszcze w 2015 roku lokowała polski transport kolejowy na drugim miejscu wśród 28 krajów UE, zaraz za Niemcami<sup>200</sup>.

Analogicznie jak w transporcie pasażerskim, wykonana praca przewozowa i praca eksploatacyjna w 2020 r. kształtowały się na niższym poziomie niż w 2019 r. Co prawda, nie były to tak wyraźne spadki jak w transporcie pasażerskim. Poniżej wykres opublikowany przez UTK<sup>201</sup>:

Rys. 8. Masa przewiezionych towarów w latach 2019-2020 [w mln ton]



Powyższy wzrost zainteresowania transportem kolejowym obserwowany od kilku lat na polskim rynku może wynikać m.in. z aktywnych działań UTK mających na celu doprowadzenie do wzrostu znaczenia kolei w transporcie intermodalnym. Zdaniem Prezesa UTK transport

<sup>198</sup> Urząd Transportu Kolejowego, *Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2020 r.*, Warszawa 2021, s. 56.

<sup>199</sup> Dane UTK - <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-towarowe/dane-eksploatacyjne/18645,Przewozy-towarowe.html#Najnowsze%20dane> (dostęp: 29 marca 2022 r.).

<sup>200</sup> A. Jaworska, G. Nowacki, *Analiza przewozu towarów transportem kolejowym w Polsce*, *Bezpieczeństwo i Ekologia* 9/2017, s. 74.

<sup>201</sup> Raport Urzędu Transportu Kolejowego, *Wpływ pandemii ...*, s. 16.

drogowy powinien uzupełniać się z transportem kolejowym, jak w pozostałych państwach członkowskich UE i polegać powinien na współdziałaniu, a nie rywalizacji wielu rodzajów transportu<sup>202</sup>. Co ciekawe, kolejowy rynek przewozów towarowych od okresu demonopolizacji PKP charakteryzuje się niższym poziomem koncentracji, niemniej jednak od kilkunastu lat przewoźnikiem kolejowym wyraźnie dominującym, zarówno w statystykach dotyczących przewiezionego masy towaru, jak i według pracy przewozowej, jest spółka PKP Cargo S.A. Do pozostałych towarowych przewoźników kolejowych mających mniejszy (ale nadal zauważalny udział w rynku) można zaliczyć również: CTL Logistics Sp. z o.o., DB Cargo Polska S.A., Lotos Kolej sp. z o.o. oraz Orlen Kol-Trans S.A.<sup>203</sup>.

Odpowiedzialność za szkodę w towarze stanowiącym ładunek należy do odpowiedzialności przewoźnika kolejowego z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania kontraktowego<sup>204</sup>. Mimo wyraźnego wskazania odpowiedzialności kontraktowej w doktrynie podnosi się, że w wybranych przypadkach możliwe jest również dochodzenie roszczeń z tytułu deliktu<sup>205</sup>. Zachodzić może więc zbieg roszczeń przewidziany w art. 443 k.c., dający poszkodowanemu niejednokrotnie szerszą ochroną jego interesów<sup>206</sup>. Ze zbiegiem odpowiedzialności mamy do czynienia wówczas, gdy niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania stanowi jednocześnie naruszenie praw, nakazów lub zakazów o charakterze bezwzględny.

W normach krajowych oraz międzynarodowych dotyczących prawa przewozowego nie zostały zawarte żadne przepisy wyłączające zbieg odpowiedzialności kontraktowej z odpowiedzialnością deliktową. O ile zastosowanie zbiegu nie budzi wątpliwości w przypadku gdy właściwe dla stosunku przewozu będzie wyłącznie regulacja kodeksu cywilnego w oparciu o przepisy o niewykonaniu zobowiązań, o tyle wątpliwości może budzić możliwość zastosowania zbiegu odpowiedzialności w sytuacji umowy o przewóz towarów przez

---

<sup>202</sup> Szerzej: Urząd Transportu Kolejowego, *Zwiększenie roli kolei w równoważeniu transportu towarów w Polsce. Wyzwania, propozycje, dobre praktyki*, Warszawa 2017.

<sup>203</sup> <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-towarowe/dane-eksploatacyjne/17103,Przewozy-towarowe.html> (dostęp: 27 kwietnia 2022 r.).

<sup>204</sup> W przedmiocie możliwości zbiegu podstaw odpowiedzialności w prawie przewozowym - zob. M. Sośniak, *Deliktowe i kontraktowe roszczenia w prawie przewozowym*, Prace Prawnicze Uniwersytetu Śląskiego, t. III, Katowice 1972, s. 79 i n., M. Stec, *Umowa przewozu ...*, s. 247-251.

<sup>205</sup> W. Górski, A. Żabski, *Prawo przewozowe – Komentarz*, Warszawa 1990, s. 217 i n., autorzy twierdzą, że „o możliwości dochodzenia roszczeń deliktowych pomiędzy stronami umowy przewozu decyduje treść istniejącego uprzednio zobowiązania”, pogląd podzielony przez M. Steca, *Umowa ...*, s. 249-250.

<sup>206</sup> Tak.: W. Braś, Z. Mika, Z. Dominiczak, J. Dudek, *Wstępne zbadanie celowości oraz możliwości ujednoczenia niektórych przepisów prawa przewozowego krajowego różnych gałęzi transportu w zakresie przewozu towarów*, Warszawa 1970, s. 146 i n.

przewoźnika kolejowego na podstawie Prawa przewozowego lub Załącznika CIM do Konwencji COTIF.

W mojej ocenie podzielić należy jednak stanowisko wyrażone przez Mirosława Steca, który to wyklucza zbieg roszczeń i z tytułu uszkodzenia towaru dopuszcza wyłącznie dochodzenie roszczeń w reżimie odpowiedzialności kontraktowej<sup>207</sup>. Przyjęcie, że możliwym byłoby dochodzenie roszczeń w oparciu o reguły odpowiedzialności deliktowej, jako uzupełnienie roszczenia ponad przeciętną wartość handlową przesyłki (towaru), doprowadziłoby do rzeczywistego braku stosowania przepisu 788 k.c. czy art. 65 Prawa przewozowego. Zostałyby on wówczas zastąpiony przepisami stanowiącymi o obowiązku odszkodowawczym sprawcy na podstawie jeszcze korzystniejszej dla poszkodowanego odpowiedzialności deliktowej przewoźnika kolejowego. Wskazuje on, że dalsze zaostrzenie przesłanek wyłączenia czy zakresu odszkodowania oznaczałoby pozostawanie w sprzeczności z postanowieniami umowy przewozu, uwzględniającymi treść przepisów szczególnych, mających charakter *iuris cogentis*, a tym samym naruszałoby klauzulę z końcowego fragmentu art. 443 k.c.<sup>208</sup>. Dodatkowo niemożliwe jest zastosowanie zbiegu z uwagi na treść art. 90 Prawa przewozowego, zgodnie z którym w sprawach nieunormowanych w ustawie oraz w przepisach wydanych w jej wykonaniu i w przepisach szczególnych stosuje się przepisy k.c. Z całą pewnością należy podkreślić, że zasady odpowiedzialności przewoźnika kolejowego w transporcie towarowym (w przeciwieństwie do transportu osób) wraz z przesłankami tej odpowiedzialności, ograniczeniami oraz ustalaniem wysokości odszkodowania została wyraźnie uregulowana w Prawie przewozowym, stąd zastosowania nie znajdzie art. 90 Prawa przewozowego. Jak wskazuje Krzysztof Wesołowski subsydiarne stosowanie przepisów kodeksu cywilnego powinno uwzględniać okoliczność, że przepisy Prawa przewozowego, co do zasady, mają charakter bezwzględnie wiążący, podczas gdy przepisy k.c. w zakresie zobowiązań umownych – z reguły charakter dyspozytywny. Oznacza to konieczność zachowania ostrożności, tak aby przez zastosowanie rozwiązań kodeksowych nie dopuścić do obejścia przepisów ustawy (np. przez zastąpienie odszkodowań należnych na podstawie Prawa przewozowego karami umownymi unormowanymi w art. 483–484 k.c. czy ograniczenie

---

<sup>207</sup> Wyłączenie stosowania zbiegu roszczeń wynikających z tytułu 788 k.c. ograniczającego wysokość odszkodowania – jak wskazuje Mirosław Stec „jego niezastosowanie nie może mieć miejsca poprzez swoistą ucieczkę do reżimu deliktowego. Stanowiłoby to zaprzeczenie sensu zawiązanego przez strony stosunku prawnego” M. Stec, *Umowa ...*, s. 248.

<sup>208</sup> *Ibidem*, s. 250.

odpowiedzialności przewoźnika wyłącznie do przypadków winy umyślnej, na co zezwala art. 473 § 2 k.c.)<sup>209</sup>.

Odpowiedzialność odszkodowawcza z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu - zarówno w transporcie krajowym, jak i międzynarodowym - opiera się na obowiązku pieczy nad przesyłką, jaki bierze na siebie przewoźnik w momencie przyjęcia jej do przewozu. Analogicznie jak w przypadku analizy odpowiedzialności za szkody wobec pasażerów odpowiedzialność za szkodę w ładunku należy przeanalizować w kontekście przepisów prawa krajowego oraz międzynarodowego.

### **2.1.2.1 Załącznik B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r. - przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM)**

Załącznik B (CIM) jest integralną częścią Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), stanowiąc - obok załącznika A (CIV) - trzon tej konwencji. CIM reguluje zasady wykonywania transportu towarowego koleją oraz zasady odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych.

Zgodnie z dyspozycją art. 1 CIM przepisy tego aktu prawnego stosuje się do każdej umowy o odpłatnym przewozie towarów kolejami, jeżeli miejsce przyjęcia towaru i przewidywane miejsce wydania towaru są położone w dwóch różnych państwach członkowskich, niezależnie od siedziby i przynależności państwowej uczestników umowy przewozu. Zgodnie z powyższym przepisy będą miały znaczenie wyłącznie dla przewoźników kolejowych świadczących usługi międzynarodowe<sup>210</sup>. Przepisy Załącznika CIM znajdują również zastosowanie (o ile strony tak postanowią), jeżeli co najmniej jedno z tych państw jest stroną Konwencji (art. 1 § 2 CIM)<sup>211</sup>. Konwencja ma również zastosowanie także do całości przewozu, gdy międzynarodowy przewóz będący przedmiotem jednej umowy obejmuje przewóz drogowy lub przewóz środkami żeglugi śródlądowej w komunikacji wewnętrznej państwa członkowskiego, jako uzupełnienie przekraczającego granice przewozu kolejami. Załącznik CIM znajdzie więc zastosowanie do przewozu drogowego tylko wtedy, gdy ma on

---

<sup>209</sup> K. Wesołowski [w:] *Prawo przewozowe. Komentarz, wyd. II* (red.) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, LEX/el. 2019, art. 90, (dostęp: 7 maja 2022 r.).

<sup>210</sup> D. A. Glass, *Freight forwarding and Multimodal transport contracts, Second Edition*. Oxon 2014, s. 390 i n.

<sup>211</sup> M. Hoeks, *Multimodal Transport Law*, Breda 2009, s. 211-225, 294-296.



charakter wewnętrzny, jeżeli natomiast ma charakter transgraniczny nie podlega on jej reżimowi<sup>212</sup>.

Zgodnie z art. 5 CIM, jeżeli przepisy załącznika nie stanowią inaczej, jakiegokolwiek postanowienie umowy przewozu mogące bezpośrednio lub pośrednio uchylać ich stosowanie jest nieważne. Wskazać należy, że nieważność postanowienia uchylającego stosowanie CIM nie wpływa na ważność pozostałych postanowień umowy przewozu, zaś przewoźnik kolejowy może przyjąć na siebie szerszą odpowiedzialność i szersze zobowiązania od określonych w przepisach ujednoczonych.

Zasady odpowiedzialności przewoźnika kolejowego reguluje art. 23 i n. załącznika CIM<sup>213</sup>. Zgodnie z tymi przepisami, przewoźnik kolejowy odpowiada na zasadzie ryzyka za szkodę powstałą wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia albo uszkodzenia towaru w czasie od przyjęcia towaru do przewozu aż do jego wydania, jak również za szkodę wynikłą z przekroczenia terminu dostawy, niezależnie od użytej infrastruktury kolejowej. Możliwe jest zwolnienie z tej odpowiedzialności przewoźnika kolejowego, w następujących sytuacjach jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub przekroczenie terminu dostawy nastąpiło:

1. z winy osoby uprawnionej (osoba uprawniona rozumiana jest jako poszkodowany – art. 8 § 3 Konwencji COTIF),
2. z powodu jej polecenia nie wywołanego winą przewoźnika,
3. z powodu wady własnej towaru (wewnętrzne zepsucie, ubytek, itp.),
4. wskutek okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których skutkom nie mógł zapobiec.

Jednocześnie przewoźnik kolejowy zwolniony jest z odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie nastąpiło wskutek szczególnego niebezpieczeństwa, wynikającego z jednej lub kilku niżej wymienionych okoliczności:

1. przewozu wykonanego w wagonie niekrytym na podstawie ogólnych warunków przewozu (dalej: o.w.p.) lub na podstawie umowy wskazanej w liście przewozowym; z zastrzeżeniem szkód powstałych w towarach z powodu warunków atmosferycznych; nie uważa się za przewożone w wagonach niekrytych towarów załadowanych w jednostkach transportu intermodalnego i w zamkniętych naczepach przewożonych na wagonach; jeżeli nadawca

---

<sup>212</sup> D. Dąbrowski, *Reguły rotterdamskie a unimodalne konwencje przewozowe*, Studia Iuridica Toruniensia 2013, Tom XII, s. 51 i n.

<sup>213</sup> Szerzej na temat historycznego ujęcia charakteru prawnego odpowiedzialności przewoźnika kolejowego w konwencji: M. Stec, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika za szkody w przesyłce, geneza, charakter prawny, granice. Studium Prawnoporównawcze*. Kraków 1993, s. 116-121 oraz powołana tam literatura – w szczególności: J. Haenni, *International Encyclopedia of Comparative Law, vol. XII – Law of transport, ch. 2 – Carriage by Rail*, Tubingen 1973. s. 111 i n.

używa opon wagonowych do przewozu towarów w wagonach niekrytych, przewoźnik ponosi taką samą odpowiedzialność jak przy przewozie w wagonach niekrytych bez opon wagonowych, nawet jeżeli towary te, zgodnie z o.w.p., nie są przewożone w wagonach niekrytych,

2. braku lub wadliwości opakowania, jeżeli towary ze względu na swoje naturalne właściwości narażone są, w razie braku lub wadliwości opakowania, na zaginięcie lub uszkodzenie<sup>214</sup>,
3. załadowania towarów przez nadawcę lub wyładowania przez odbiorcę<sup>215</sup>,
4. naturalnych właściwości pewnych towarów, narażonych przez to na całkowite lub częściowe zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, wewnętrzne samoistne zepsucie, wyschnięcie, rozsypanie,
5. oznaczenia lub ponumerowania sztuk niezgodnego z rzeczywistością, niedokładnego lub niekompletnego,
6. przewozu żywych zwierząt,
7. przewozu, który na podstawie odpowiednich postanowień lub umowy zawartej między nadawcą a przewoźnikiem i wskazanej w liście przewozowym powinien być wykonywany pod nadzorem, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie wynikło z niebezpieczeństwa, któremu dozоровanie miało zapobiec.

**Odpowiedzialność przewoźnika na podstawie Załącznika B – CIM, nie kształtuje się na zasadzie winy domniemanej, lecz jest oparta na zasadzie ryzyka ze wskazaniem możliwych przesłanek egzoneracyjnych, których udowodnienie przez przewoźnika zwalnia go z odpowiedzialności.**

Oprócz uregulowania zakresu odpowiedzialności przewoźnika kolejowego za szkody w towarze, w Załączniku B – CIM opracowane zostały również zasady przyznania odszkodowania w przypadku powstania szkód w przewożonym towarze. Na podstawie art. 30 CIM w razie całkowitego lub częściowego zaginięcia towaru, przewoźnik powinien, bez jakichkolwiek dalszych odszkodowań, zapłacić odszkodowanie obliczone według ceny giełdowej lub w braku ceny giełdowej według ceny rynkowej lub też, jeżeli brak jednej i drugiej ceny, według wartości użytkowej towaru tego samego rodzaju i gatunku w czasie i miejscu, w którym towar został przyjęty do przewozu. Wprowadzono również limit odpowiedzialności

---

<sup>214</sup> Por.: Orzeczenie Głównej Komisji Arbitrażowej z dnia 2 czerwca 1950 r. – V.1.A – 79/50, Orz. Arb. T. II. Poz. 42.

<sup>215</sup> Por.: Orzeczenie Głównej Komisji Arbitrażowej z dnia 12 stycznia 1995 r. – III.5-202/54, Orz. Arb. T. VIII, poz. 89; Państwo i Prawo 1955, z. 7-8, s. 315.

- wysokość odszkodowania nie może przewyższać 17 SDR za każdy brakujący kilogram masy brutto<sup>216</sup>. Dla porównania – na podstawie konwencji CMR limit wynosi 8.33 SDR, a na podstawie reguł rotterdamskich<sup>217</sup> 875 SDR na opakowanie lub 3 SDR na kilogram (w zależności który jest wyższy)<sup>218</sup>.

### 2.1.2.2 Kodeks cywilny i Prawo przewozowe

Kluczowe znaczenie dla krajowej regulacji odpowiedzialności przewoźnika kolejowego za przewóz towarów przypisuje się ustawie – Prawo przewozowe, która znajduje zastosowanie do transportu krajowego. Zmodyfikowane zasady odpowiedzialności cywilnej przewoźnika (również kolejowego) wynikające z kodeksu cywilnego oraz Prawa przewozowego są wyrazem pewnego kompromisu. Polega on nie tylko na odpowiednim unormowaniu przesłanek i granic odpowiedzialności przewoźnika, lecz także na rozkładzie ciężaru dowodu na istnienie tych przesłanek i przyczyn zwalniających oraz wysokości należnego odszkodowania<sup>219</sup>. Regulacja zawarta w Tytule XXV kodeksu cywilnego nie wyczerpuje całości problematyki umowy przewozu przewidując jednocześnie zasadę subsydiarnego charakteru przepisów k.c. w stosunku do prawa przewozowego wyrażoną (zob. art. 775 k.c.)<sup>220</sup>. Na uwagę zasługuje art. 788 k.c. regulujący granice odpowiedzialności przewoźnika oparte na zasadzie ryzyka. Odpowiedzialność przewoźnika obejmuje utratę (całkowite pozbawienie przewoźnika możliwości wydania przesyłki choćby w części), ubytek (pozbawienie przewoźnika możliwości wydania przesyłki w całości obejmujące częściową utratę przedmiotu przewozu), jak również uszkodzenie przesyłki (rozumiane jako zmianę jakościową przedmiotu przewozu, prowadzącą do utraty jej wartości lub uniemożliwiającą korzystanie z przedmiotu przesyłki w prawidłowy sposób)<sup>221</sup>. Jednocześnie w k.c. przewidziano ograniczenia zakresu odpowiedzialności przewoźnika z tytułu utraty, ubytku lub uszkodzenia przesyłki do zwykłej

---

<sup>216</sup> Szerzej na temat limitów odpowiedzialności zgodnie z CIM: E. Taghizadeh, *Limitation of Liability of the Rail Carrier Operator Based on CIM Rules*, Global Journal of Human Social Science Linguistics & Education Volume 12 Issue 11 Version 1.0, Year 2012, s. 7-12.

<sup>217</sup> Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów, w całości lub częściowo, drogą morską podpisana w Rotterdamie 23.09.2009 r. przez 15 państw

<sup>218</sup> Szersze porównanie limitów odpowiedzialności (również z przepisami innych konwencji międzynarodowych) – zob. B. Soyer, A. Tettenborn, *Carriage of goods by sea, land and air. Unimodal and Multimodal transport in the 21<sup>st</sup> century*, Oxon 2014, s. 222.

<sup>219</sup> K. Wesołowski [w:], *Prawo przewozowe. Komentarz*, wyd. II, (red.) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski LEX/el. 2019, art. 65., (dostęp: 7 maja 2022 r.).

<sup>220</sup> Na temat wzajemnej relacji kodeksu cywilnego i ustawy - Prawo przewozowe zob.: M. Stec, *Umowa przewozu ...*, s. 33-38.

<sup>221</sup> D. Fuchs, A. Malik, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III, Zobowiązania – część szczególna*, (red.) M. Habdas, M. Frasz, Warszawa 2018, s. 93.

wartości przesyłki, rozumianej jako wartość rzeczywista czy przeciętna wartość handlowa<sup>222</sup>. Wykładnia art. 788 § 1 k.c. prowadzi do wniosku, że granicę zakresu odpowiedzialności przewoźnika stanowi rzeczywista wartość przesyłki, niezależnie od tego, czy przesyłka została utracona, powstał w niej ubytek czy została uszkodzona. Dalej idące ograniczenia wprowadzają art. 788 § 2 i 3 k.c., zgodnie z którymi przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za ubytek nieprzekraczający granic ustalonych we właściwych przepisach, a w braku takich przepisów - granic zwyczajowo przyjętych (ubytek naturalny). Z kolei za utratę, ubytek lub uszkodzenie pieniędzy, kosztowności, papierów wartościowych albo rzeczy szczególnie cennych przewoźnik ponosi odpowiedzialność jedynie wtedy, gdy właściwości przesyłki były podane przy zawarciu umowy, chyba że szkoda wynikła z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika.

Dalsze modyfikacje zakresu odpowiedzialności przewoźnika niezależnej od winy (na zasadzie ryzyka) wprowadza również ustawa - Prawo przewozowe. Przyjmuje się, że przepisy te regulujące zasady odpowiedzialności przewoźnika (jak również przepisy dotyczące ustalenia szkody i dochodzenia roszczeń oraz wysokości odszkodowania) mają charakter bezwzględnie wiążący<sup>223</sup>. Zgodnie z art. 65 ust. 1 tej ustawy, przewoźnik ponosi odpowiedzialność za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstałe od przyjęcia do przewozu aż do jej wydania oraz za opóźnienie w przewozie przesyłki. Zgodnie z przepisami prawa przewozowego odpowiedzialność przewoźnika za szkody w przesyłce jest konsekwencją przyjęcia jej do przewozu<sup>224</sup>. Wyłączenie odpowiedzialności przewoźnika następuje, o ile utrata, ubytek lub uszkodzenie albo opóźnienie w przewozie przesyłki powstały na skutek przyczyn występujących po stronie nadawcy lub odbiorcy, nie wywołanych winą przewoźnika lub właściwościami towaru lub siły wyższej.

Jednocześnie, zgodnie z art. 65 ust. 3 Prawa przewozowego przewoźnik jest zwolniony z odpowiedzialności cywilnej, jeżeli utrata, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstały co najmniej z jednej z następujących przyczyn:

1. nadania pod nazwą niezgodną z rzeczywistością, nieściłą lub niedostateczną rzeczy wyłączonych z przewozu lub przyjmowanych do przewozu na warunkach szczególnych albo niezachowania przez nadawcę tych warunków;

---

<sup>222</sup> M. Sychowicz [w:] *Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania. Tom 3.* (red.) G. Bieniek i inni, Warszawa 2005, s. 524.

<sup>223</sup> A. Kolarski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2002, s. 101.

<sup>224</sup> Postanowienie SN z dnia 7 marca 2001 r., IV KKN 488/00, LEX nr 51100.

2. braku, niedostateczności lub wadliwości opakowania rzeczy, narażonych w tych warunkach na szkodę wskutek ich naturalnych właściwości;
3. szczególnej podatności rzeczy na szkodę wskutek wad lub naturalnych właściwości;
4. ładowania, rozmieszczenia lub wyładowywania rzeczy przez nadawcę lub odbiorcę;
5. przewozu przesyłek, które zgodnie z przepisami lub umową powinny być dozorowane, jeżeli szkoda wynikła z przyczyn, którym miał zapobiec dozorca.

**Na podstawie art. 65 Prawa przewozowego odpowiedzialność przewoźnika nie kształtuje się na zasadzie winy domniemanej, lecz jest oparta na zasadzie ryzyka ze wskazaniem możliwych przesłanek egzoneracyjnych, których udowodnienie przez przewoźnika zwalnia go z odpowiedzialności.** W porównaniu z odpowiedzialnością kontraktową według zasad ogólnych prawa cywilnego (art. 471 i 472 k.c.) odpowiedzialność przewoźnika z umowy przewozu na podstawie prawa przewozowego jest zastrzeżona. Uzależniona jest ona od powstania szkody i braku wykazania wskazanych w ustawie przesłanek egzoneracyjnych<sup>225</sup>.

Przesłankami odpowiedzialności przewoźnika za szkody w substancji przesyłki są:

1. szkoda przybierająca postać utraty, ubytku lub uszkodzenia przesyłki,
2. okoliczność, że szkoda powstała w czasie pozostawania przesyłki w pieczy przewoźnika (tzw. związek czasowy z przewozem),
3. związek przyczynowy pomiędzy okolicznością zaistniałą w czasie przewozu, z którą ustawa wiąże obowiązek odszkodowawczy (tzn. niemieszcząca się w zakresie przesłanek zwalniających), a szkodą,
4. dokonanie przez osobę uprawnioną do odszkodowania tzw. aktów staranności (czynności zachowawczych), o których mowa w art. 74 i 76 Prawa przewozowego<sup>226</sup>.

Przepisy prawa przewozowego regulują również zasady ustalania odszkodowania za szkodę w przewożonym towarze. Zgodnie z art. 80 Prawa przewozowego wysokość odszkodowania za utratę lub ubytek przesyłki nie może przewyższać wartości, którą ustala się na podstawie i w następującej kolejności:

1. ceny wskazanej w rachunku dostawcy lub sprzedawcy albo
2. ceny wynikającej z cennika obowiązującego w dniu nadania przesyłki do przewozu bądź
3. wartości rzeczy tego samego rodzaju i gatunku w miejscu i czasie ich nadania.

---

<sup>225</sup> R. Krzyżanek, *Odpowiedzialność przewoźnika za stan przesyłki*, *Ogólnopolska Konferencja Naukowa „Odpowiedzialność przewoźnika”*, Szczecin 1987, s. 92.

<sup>226</sup> K. Wesołowski [w:] *Prawo przewozowe. Komentarz*, wyd. II, (red.) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, LEX/el. 2019, art. 65 (dostęp: 4 maja 2022 r.)

Jednocześnie w razie utraty przesyłki z deklarowaną wartością należy się odszkodowanie w wysokości deklarowanej, a w razie ubytku - w części odpowiadającej temu ubytkowi.

Odmienne niż na zasadach ogólnych kodeksu cywilnego uregulowano rekompensatę za szkodę w towarze, ograniczając ją do wartości rzeczywistej. Przyjmuje się, że ograniczenie wysokości odszkodowania odnosi się do kwoty odszkodowania pokrywającego wyłącznie stratę, bez możliwości wynagrodzenia utraconych korzyści<sup>227</sup>. Art. 80 ust. 1 Prawo przewozowe zawiera normę szczególną względem art. 361 § 2 k.c.<sup>228</sup>. Na podstawie art. 361 § 2 k.c. szkoda rozpatrywana jako uszczerbek o charakterze majątkowym może mieć dwojaką postać:

1. *damnum emergens* - obejmuje stratę, jaka powstała w mieniu poszkodowanego i o którą staje się on „uboższy” niż dotychczas. Kompensacja szkody dokonana jest w oparciu o odpowiedzialność przewoźnika za szkodę w ładunku.
2. *lucrum cessans* - obejmuje utratę korzyści, jakiej poszkodowany mógł się spodziewać, gdyby szkody mu nie wyrządzono. wskutek doznania tej postaci uszczerbku poszkodowany nie wzbogaca się, jakkolwiek mógł liczyć na takowe wzbogacenie w przyszłości. Podstawę ustalenia wysokości *lucrum cessans* może stanowić różnica pomiędzy rzeczywistym stanem istniejącym po nastąpieniu zdarzenia wywołującego szkodę, a hipotetycznym stanem majątkowym, który miałby miejsce, gdyby do wyrządzenia szkody nie doszło (szkoda niepokryta w ramach odpowiedzialności przewoźnika za szkody w ładunku).

Art. 80 ust. 1 zawiera normę szczególną względem art. 361 § 2 k.c. mając przy tym charakter *iuris cogentis*, Odmienne postanowienia umów, regulaminów i taryf przewoźników na podstawie art. 58 § 1 k.c. są nieważne<sup>229</sup>.

## 2.2 Odpowiedzialność przewoźnika kolejowego wobec osób trzecich

Oprócz przedstawionej odpowiedzialności kontraktowej przewoźników kolejowych istnieje również odpowiedzialność cywilna wobec podmiotów niebędących stroną umowy o przewóz. Dla prawidłowego zrozumienia odpowiedzialności przewoźnika kolejowego

---

<sup>227</sup> M. Sośniak, *Prawo przewozu lądowego*, Katowice 1974, s. 147 i n.; W. Górski [w:] *System Prawa Cywilnego*, t. 3, cz. 2, *Prawo zobowiązań – część szczególna*, (red.) Z. Radwański, Warszawa 1976, s. 556.

<sup>228</sup> Zob. L. Stecki, *Zasada pełnej kompensacji szkody. Zagadnienia wybrane*, [w:] *Rozprawy z prawa cywilnego. Księga pamiątkowa ku czci Witolda Czachórskiego*, Warszawa 1985, s. 229 oraz B. Lewaszkiewicz - Petrykowska, *Zasada pełnego odszkodowania. Mity i rzeczywistość*, [w:] *Księga Pamiątkowa prof. Maksymiliana Pazdana*, Kraków 2005, s. 1067 i nast.

<sup>229</sup> A. Jaworski [w:] *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2012, art. 80., LEX 2012 (dostęp: 28 kwietnia 2021 r.).

względem osób trzecich należy dokonać uściślenia, kim jest owa osoba trzecia. Pojęcie osoby trzeciej jest używane bardzo często w kodeksie cywilnym i zazwyczaj określa się nim osobę która nie jest stroną czynności prawnej lub też stosunku prawnego (np. art. 59 k.c., art. 391 k.c., art. 392 k.c.), choć zwrot ten występuje również w innych znaczeniach (por. art. 435 k.c.)<sup>230</sup>. Na potrzeby pracy za osobę trzecią względem przewoźnika kolejowego należy uznać osobę, która nie jest związana z przewoźnikiem kolejowym umową o przewóz osób lub towarów. Wobec powyższego za osobę trzecią nie będzie można uznać pasażera lub właściciela przewożonego towaru. Osobą trzecią nie jest również pracownik przewoźnika kolejowego np. maszynista. I tak wyróżnić można następujące rodzaje odpowiedzialności przewoźnika kolejowego:

1. odpowiedzialność za szkodę na osobie niebędącej stroną umowy o przewóz,
2. odpowiedzialność za szkodę w infrastrukturze kolejowej,
3. odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną w taborze podmiotów trzecich,
4. odpowiedzialność za szkodę wskutek zderzenia z innym pojazdem mechanicznym.

Zgodnie z art. 435 § 1 k.c. prowadzący na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład uprawiany w ruch za pomocą sił przyrody (pary, gazu, elektryczności, paliw płynnych itp.) ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie lub mieniu, wyrządzoną komukolwiek przez ruch przedsiębiorstwa lub zakładu, chyba że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności. **Zasada ta określana jest jako odpowiedzialność na zasadzie ryzyka, jako że zaostrza odpowiedzialność cywilną w porównaniu do odpowiedzialności opartej na zasadzie winy**<sup>231</sup>. Zwiększone niebezpieczeństwo, jakie rodzi dla swego otoczenia działalność przedsiębiorstw uprawianych w ruch wskutek przetwarzania sił przyrody, oraz fakt, że następuje to w interesie przedsiębiorcy (*eius damnum cuius commodum*), stanowi podstawę do swoistej obiektywizacji odpowiedzialności odszkodowawczej. Następuje ono w oderwaniu od badania winy sprawcy i określa obowiązek naprawienia szkody w sposób, który stwarza poszkodowanemu skuteczniejszą ochronę przy dochodzeniu naprawienia szkody<sup>232</sup>. Odpowiedzialność na zasadzie ryzyka oparta jest na założeniu, że samo funkcjonowanie zakładu uprawianego w ruch za pomocą sił przyrody stwarza niebezpieczeństwo wyrządzenia

---

<sup>230</sup> M. Krajewski, *Ubezpieczenie* ..., s. 147.

<sup>231</sup> Dla przypisania odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną ruchem przedsiębiorstwa lub zakładu ustawodawca nie wymaga ustalenia bezprawnego charakteru zachowania podmiotu prowadzącego przedsiębiorstwo ani jego winy – por. wyrok SN z dnia 18 maja 2012 r., III PK 78/11, LEX nr 1216871, a także uchwałę SN z dnia 7 kwietnia 1970 r., III CZP 17/70, OSP 1971, z. 9, poz. 169.

<sup>232</sup> A. Olejniczak [w:], *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania - część ogólna, wyd. II*, (red.) A. Kidyba art. 435, LEX 2014 (dostęp: 27 kwietnia 2022).

szkody, niezależnie od działania lub zaniechania prowadzącego taki zakład<sup>233</sup>. Szczególnie w związku z dynamicznym rozwojem nowych technologii wykorzystywanych w takiej działalności, czy wytwarzaniem lub posługiwaniem się środkami wybuchowymi. Użycie pracy maszyn, energii, skomplikowanych procesów chemicznych i technologicznych itp. generuje większe niebezpieczeństwo wyrządzenia szkody prawnie chronionym dobrom innych podmiotów. To właśnie motyw szczególnego niebezpieczeństwa stanowił *ratio legis* wprowadzenia odpowiedzialności na zasadzie ryzyka do kodeksu cywilnego<sup>234</sup>. Podstawową przyczynę wprowadzenia obostrzonej odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez przedsiębiorstwa uprawiane w ruch siłami przyrody stanowi szczególne zagrożenie dla otoczenia<sup>235</sup>. Jest to bowiem działalność, z którą wiąże się szczególne na tle innych form niebezpieczeństwo wyrządzenia poważnych szkód<sup>236</sup>, gdyż podczas przetwarzania sił przyrody dochodzić może do napięć, co podyktowane jest koniecznością kontroli nad nimi zwiększającej gwarancję bezpieczeństwa. Z istoty odpowiedzialności za zasadzie ryzyka wynika, że dowód braku winy nie prowadzi do wyłączenia odpowiedzialności<sup>237</sup>. Inaczej mówiąc, zaostrzony reżim odpowiedzialności rozszerza odpowiedzialność podmiotu prowadzącego przedsiębiorstw tak dalece, że odpowiada on zarówno za zawinione wyrządzenie szkody, jak i w braku takiego zawinienia<sup>238</sup>. W przeważającej mierze mamy więc do czynienia z sytuacjami, gdy aktywność przedsiębiorstwa jest zgodna z prawem, a mimo to prowadzący je na własny rachunek będzie ponosił odpowiedzialność za powstałą szkodę, nawet gdyby doszło do niej pomimo dochowania określonych przepisów prawa<sup>239</sup> czy przyjętymi powszechnie nakazami ostrożności<sup>240</sup>. Skutek ten następuje wyłącznie z przyczyn wskazanych *explicite* w kodeksie cywilnym w postaci przesłanek egzoneracyjnych. W świetle art. 435 k.c. obejmują one siłę wyższą, okoliczność, że szkoda nastąpiła wyłącznie z winy poszkodowanego oraz okoliczność, że szkoda nastąpiła wyłącznie z winy osoby trzeciej, za którą prowadzący przedsiębiorstwo (zakład) nie ponosi odpowiedzialności.

---

<sup>233</sup> Por. wyrok SN z dnia 19 czerwca 2001 r., II UKN 424/00, OSNP 2003, nr 6, poz. 155.

<sup>234</sup> M. Karolak, M.P. Ziemiak, *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez przedsiębiorstwo uprawiane w ruch za pomocą sił przyrody (art. 435 k.c.)*. Rozważania *de lege lata* i *de lege ferenda* na kanwie orzecznictwa sądowego i poglądów Profesora Jana Łopuskiego, *Prawo i Więź* 2020, nr 3 s. 64.

<sup>235</sup> B. Lewaszkiewicz-Petrykowska, *Odpowiedzialność cywilna prowadzącego na własny rachunek przedsiębiorstwo uprawiane w ruch za pomocą sił przyrody*, Warszawa 1971, s. 13-20.

<sup>236</sup> J. Kuźmińska-Sulikowska, *Zasady odpowiedzialności deliktowej w świetle nowych tendencji w ustawodawstwie polskim*, Warszawa 2011, s. 196.

<sup>237</sup> Z. Radwański, A. Olejniczak, *Zobowiązania – część ogólna*, Warszawa 2012, s. 242.

<sup>238</sup> Por. wyrok SN z dnia 27 października 2005 r., III CK 171/05, LEX 346045, wyrok SN z dnia 9 maja 2008 r., III CSK 360/07, LEX 424387.

<sup>239</sup> J. Kuźmińska-Sulikowska, *Zasady...*, s.175 i n.

<sup>240</sup> Wyrok SN z dnia 9 maja 2008 r., III CSK 360/07, LEX nr 42438.



**Pierwszą z przesłanek egzoneracyjnych jest siła wyższa (*vis maior*).** W świetle judykatury<sup>241</sup> siłą wyższą jest wyłącznie zdarzenie charakteryzujące się trzema następującymi cechami: zewnętrżnością, niemożliwością jego przewidzenia oraz niemożliwością zapobieżenia jego skutkom. Jak wskazuje Biruta Lewaszkiwicz-Petrykowska „w polskiej nauce i orzecznictwie panuje całkowita jednomyślność co do tego, że oznaczone zdarzenie tylko wówczas może być uznane za siłę wyższą, kiedy jest ono zewnętrzne”<sup>242</sup>. Witold Czachórski określa siłę wyższą jako zdarzenie zewnętrzne, a przy tym nadzwyczajne, którego nie można przewidzieć, a nawet gdyby się je przewidziało – któremu nie można zapobiec<sup>243</sup>. Zdarzenie jest zewnętrzne wówczas, gdy następuje poza strukturą przedsiębiorstwa. Niemożliwość przewidzenia, że dane zdarzenie nastąpi, należy pojmować jako jego nadzwyczajność i nagłość. Niemożliwość zapobieżenia skutkom zdarzenia jest tłumaczona jako jego przemożność, a więc niezdolność do odparcia nadchodzącego niebezpieczeństwa.

Siłę wyższą dzieli się – co do zasady – na *vis naturalis* (zdarzenia wywołane żywiołami przyrody), *vis imperii* (zdarzenia wynikające z aktów władzy) oraz *vis armata* (zdarzenia wynikające z konfliktów zbrojnych lub zdarzeń podobnych do działań wojennych)<sup>244</sup>. Do pierwszej kategorii zaliczyć można m.in. powodzie, huragany, trzęsienia ziemi, pożary lasów<sup>245</sup>. Oprócz kategorii siły wyższej w postaci sił natury na uwagę zasługują akty władzy (franc. *fait du prince*). I tak przykładem mającym miejsce byłby błędny sygnał wprowadzenia pojazdu samochodowego przez funkcjonariusza policji na przejazd kolejowy, który z uwagi na awarię rogatki był zarządzany przez funkcjonariuszy policji. Zwykły ruch ręką policjanta wykonującego obowiązki w związku z kierowaniem ruchem, której kierowca powinien się podporządkować stanowi zatem akt siły wyższej<sup>246</sup>. Do drugiej grupy można zaliczyć również decyzje administracyjne – np. dotyczące kwarantanny lub konfiskaty mienia<sup>247</sup>. Do trzeciej należeć mogą działania wojenne, akty terroru czy zamieszki.

---

<sup>241</sup> Zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 kwietnia 1952 r., CR 962/51, OSN 1954, poz. 2; wyrok SN z dnia 7 lutego 1953 r., I C 60/53, OSN 1954, poz. 35 i wyrok SN z dnia 9 lipca 1962 r., I CR 34/62, OSNCP 1963, nr 11, poz. 32, wyrok SN z dnia 19 stycznia 2017 r., II CSK 107/16, OSNC 2017/9, poz. 102, wyrok SN z dnia 16 grudnia 2004 r., II UK 83/04, OSNP 2005, nr 14, poz. 215, wyrok SN z dnia 18 grudnia 2002 r., I PKN 12/02, OSNP 2004, nr 12, poz. 206.

<sup>242</sup> B. Lewaszkiwicz-Petrykowska, *Odpowiedzialność ...*, s. 189-190.

<sup>243</sup> W. Czachórski, *Prawo zobowiązań w zarysie*, Warszawa 2009, s. 277.

<sup>244</sup> M. Wałachowska, M. P. Ziemiak [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania. Część ogólna (art. 353-534)*, (red.) M. Fras, M. Habdas, Warszawa 2018, s. 505.

<sup>245</sup> Wyrok SA w Lublinie z 19 listopada 2019 r., III APa 15/19, LEX 2750252.

<sup>246</sup> W. Warkała, *Siła wyższa jako zasada nieodpowiedzialności i domniemanie przypadkowości szkody*, PiP 1949, nr 9–10, s. 100-101.

<sup>247</sup> M. Wałachowska, M. P. Ziemiak [w:] *Kodeks cywilny ...*, s. 505.

Prawo polskie przyjmuje zatem siłę wyższą w rozumieniu teorii obiektywnej, a więc jako zdarzenie pochodzące z zewnątrz i nie dające się przewidzieć<sup>248</sup>. Jak wskazuje Witold Warkało siła wyższa jest naturalną granicą prewencji, a tym samym i naturalną granicą odpowiedzialności<sup>249</sup>.

**Kolejną przesłanką egzoneracyjną jest okoliczność, że szkoda została wyrządzona z wyłącznej winy poszkodowanego**<sup>250</sup>. Istnieć musi zatem adekwatny związek przyczynowy pomiędzy zawinionym zachowaniem poszkodowanego, a doznaną przez niego szkodą – ruch przedsiębiorstwa jest tylko czynnikiem przypadkowym, który został włączony do postępowania poszkodowanego i umożliwił mu wyrządzenie sobie szkody<sup>251</sup>. Inaczej mówiąc, przewidziana w tym przepisie wyłączna wina w spowodowaniu szkody występuje wtedy, gdy zawinione zachowanie poszkodowanego było jedyną przyczyną sprawczą. W konsekwencji, nie uchyla odpowiedzialności nawet ustalenie, że wina może być przypisana jedynie samemu poszkodowanemu, jeżeli równocześnie wystąpiły inne jeszcze przyczyny szkody w rozumieniu adekwatnego związku przyczynowego, choćby niezawinione przez prowadzącego przedsiębiorstwo<sup>252</sup>. Poszkodowany musi spełniać również przesłanki odpowiedzialności na zasadzie winy. Aktualne również pozostają motywy uchwały SN, zgodnie z którą okoliczność, że wyłączną przyczyną powstania szkody jest zachowanie się poszkodowanego, któremu ze względu na jego wiek (lub inne cechy osobiste) winy przypisać nie można, nie zwalnia od odpowiedzialności na zasadzie ryzyka, a jedynie może uzasadniać odpowiednie zmniejszenie wysokości odszkodowania<sup>253</sup>.

Dodatkowo jako przykład powołania się na winę poszkodowanego wskazać można wyrok Sądu Okręgowego w Łodzi<sup>254</sup>, oddalający powództwo o odszkodowanie i zadośćuczynienie wskutek uderzenia pociągu w poszkodowanego (powoda), który znalazł się na torach pod wpływem alkoholu i pod wpływem środków odurzających. W ocenie sądu wyłączna wina poszkodowanego była przesłanką zwalniającą z odpowiedzialności na zasadzie ryzyka, przy czym pojęcie winy ujmowane jest jako możliwość postawienia zarzutu. Chodzi tu o postępowanie bezprawne jednak w szerokim znaczeniu, bowiem zarzut może zostać także

---

<sup>248</sup> Por. A. Extner, *Pojęcie siły wyższej w prawie komunikacyjnym rzymskim i współczesnym*, Warszawa 1918, s. 497 i n. (przekład polski z *Der Begriff der höheren Gewalt ('vis maior') im römischen und heutigen Verkehrsrecht*, Wien 1883).

<sup>249</sup> W. Warkało, *Odpowiedzialność odszkodowawcza. Funkcje, rodzaje, granice*. Warszawa 1972, s. 92.

<sup>250</sup> Wyrok SA w Lublinie z dnia 13 stycznia 2015 r., I ACa 654/14, LEX nr 1630720.

<sup>251</sup> A. Rzetecka-Gil, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Zobowiązania - część ogólna*, (red.) J. Gudowski, art. 435, LEX 2011 (dostęp: 28 kwietnia 2022 r.).

<sup>252</sup> Wyrok SA w Łodzi z dnia 16 lipca 2019 r., III APa 12/19, LEX nr 2713564.

<sup>253</sup> Uchwała SN z dnia 11 stycznia 1960 r., CO 44/59, OSNCK 1960/4, poz. 92.

<sup>254</sup> Wyrok SA w Łodzi z dnia 8 maja 2018, II C 1610/15, LEX nr 2520639.

zbudowany na podstawie porównania zachowania się sprawcy (poszkodowanego) z ogólnymi zasadami postępowania w społeczeństwie. Wina poszkodowanego występuje także wówczas, gdy nie okaże on właściwej troski o swe własne interesy i wobec samego siebie, czyli nie dołoży takiej staranności, jaką powinien przejawiać w danych okolicznościach człowiek rozważny.

**Ostatnią z przesłanek egzoneracyjnych jest okoliczność, że szkoda nastąpiła wyłącznie z winy osoby trzeciej, za którą prowadzący przedsiębiorstwo (zakład) nie ponosi odpowiedzialności.** Należy wskazać, że są takie podmioty, których nie łączy z przedsiębiorstwem żaden stosunek prawny i za które przedsiębiorstwo nie odpowiada, a także takie, które nie są włączone w ruch przedsiębiorstwa, pozostając poza ruchem przedsiębiorstwa. W kategorii osób trzecich należy wyłączyć wszystkich pracowników prowadzącego przedsiębiorstwo, wszystkie inne osoby świadczące dla niego usługi, choćby bez tytułu prawnego, w tym kontrahentów dostarczających sprzęt, dokonujących konserwacji urządzeń lub wykonujących inne jeszcze świadczenia. **Osobami trzecimi są wszystkie podmioty, które stoją poza szeroko pojętą strukturą przedsiębiorstwa i nie są angażowane w jego działalność.** Wina osoby trzeciej tylko wtedy może stanowić przyczynę egzoneracyjną, gdy szkoda następuje wyłącznie z winy tej osoby<sup>255</sup>. Oznacza to, że postępowanie osoby trzeciej musi pozostawać w danej sytuacji jedynym zachowaniem ocenianym jako podmiotowo naganne, natomiast osobie, za którą on ponosi odpowiedzialność przewoźnik kolejowy winy przypisać się nie da<sup>256</sup>.

Istotnym problemem jest również ustalenie tożsamości osoby trzeciej. Występują dwa przeciwne stanowiska. Zgodnie z pierwszym poglądem do skutecznego powołania się na omawianą przesłankę egzoneracyjną w postaci wyłącznej winy osoby trzeciej, konieczne jest zidentyfikowanie tejże osoby. Powyższe uzasadnia w głównej mierze potrzeba zabezpieczenia interesów poszkodowanego<sup>257</sup>. Na konieczność ustalenia tożsamości osoby trzeciej wskazuje również Sąd Najwyższy, który w wyrokach wskazuje, że ustalenie i przypisanie winy osobie trzeciej, której działanie miało być wyłączną przyczyną powstania szkody, związane jest zawsze z konkretnie oznaczonym podmiotem. Niezidentyfikowanie tego podmiotu jest równoznaczne z upadkiem wskazanej przesłanki egzoneracyjnej, zaś anonimowość sprawcy nie pozwala bowiem na wyłączenie go z kręgu osób, za zachowanie których odpowiedzialność

---

<sup>255</sup> Por. wyrok SA w Katowicach z dnia 14 lipca 1992 r., III APr 41/92, OSA 1993, z. 2, poz. 8.

<sup>256</sup> A. Śmieja [w:], *System prawa prywatnego, Tom 6, Prawo zobowiązań – część ogólna*. (red.) A. Olejniczak, Warszawa 2009, s. 570.

<sup>257</sup> B. Lewaszkiewicz-Petrykowska, *Odpowiedzialność...*, s. 173; A. Olejniczak [w:] *Kodeks cywilny...*, (red.) A. Kidyba, LEX 2014, komentarz do art. 435, pkt 25.

ponosi prowadzący zakład<sup>258</sup>. Zgoła odmienne stanowisko nawiązujące do koncepcji winy anonimowej dopuszcza możliwość powołania się na przesłankę egzoneracyjną w sytuacji gdy osoba trzecia pozostaje niezidentyfikowana<sup>259</sup>. Powołanie się na tę przesłankę egzoneracyjną możliwe jest jedynie pod warunkiem, że prowadzący przedsiębiorstwo udowodni, że osobą taką nie jest osoba, której nie można przypisać winy<sup>260</sup>. O ile pierwsze ze stanowisk ukierunkowane na maksymalną ochronę osób poszkodowanych wydaje się trafniejsze, to jednak omawiając działalność przedsiębiorstw kolejowych należy mieć na względzie wyrok SN z dnia 26 lipca 2017 r.<sup>261</sup>, który przyjął, że brak jest odpowiedzialności prowadzącego na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład wprawiony w ruch za pomocą sił przyrody za szkodę wyrządzoną przez ruch przedsiębiorstwa lub zakładu, jeżeli istnieją podstawy do przyjęcia, że szkoda nastąpiła z wyłącznej winy osoby trzeciej, choćby osoba ta nie została zidentyfikowana. Przywołana uchwała została podjęta w odpowiedzi na pytanie prawne przedstawione przez Sąd Okręgowy w Warszawie postanowieniem z dnia 15 lutego 2017 r., sygn. akt XXIII Ga 1967/16:

*"Czy prowadzący na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody (pary, gazu, elektryczności, paliw płynnych itp.) ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie lub mieniu wyrządzoną komukolwiek przez ruch przedsiębiorstwa lub zakładu w rozumieniu art. 435 § 1 k.c., w sytuacji gdy szkoda nastąpiła z wyłącznej winy osoby trzeciej, za którą nie ponosi on odpowiedzialności i która nie została zidentyfikowana?"*

W przedmiotowej sprawie doszło do uszkodzenia pojazdu kolejowego wskutek najechania na tory, które zostały zniszczone przez nieznaną sprawcę podczas próby kradzieży<sup>262</sup>. W związku z tym, że sprawcy szkody nie zostali zindywidualizowani, powstało zagadnienie prawne budzące poważne wątpliwości co do tego, czy pozwany w tych okolicznościach może uwolnić się od odpowiedzialności. Sąd Najwyższy uznał, że związana jest z ruchem przedsiębiorstwa kolejowego – PKP PLK. Nie budziło wątpliwości SN, że realizacja przez PKP PLK utrzymywanie infrastruktury kolejowej w stanie umożliwiającym prowadzenie ruchu kolejowego wymaga wykorzystania energii elektrycznej na dużą skalę (sieci trakcyjne, pojazdy i maszyny niezbędne do rozwoju, konserwacji i modernizacji linii

---

<sup>258</sup> Wyroki SN z dnia 18 października 1982 r., I CR 160/82, OSP 1985/12, poz. 224 i z dnia 8 listopada 1988 r., II CR 315/88, LEX nr 5274.

<sup>259</sup> M. Wałachowska, M. P. Ziemiak [w:] *Kodeks cywilny ...*, s. 547 oraz przywołana tam literatura.

<sup>260</sup> *Ibidem*, s. 548.

<sup>261</sup> Wyrok SN z dnia 26 lipca 2017 r., III CZP 30/17, LEX nr 2327888.

<sup>262</sup> Przyczyną zdarzenia była podjęta przez nieznaną sprawcę próba kradzieży blachy, polegająca na jej odkręceniu oraz usiłowaniu wyciągnięcia spod szyny, skutkującym jej wygięciem. Oględziny miejsca zdarzenia wykazały również istnienie śladów cięcia palnikiem gazowym.

kolejowych), zaś samo PKP PLK prowadzi na własny rachunek przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody w rozumieniu art. 435 k.c. Poza sporem był również związek przyczynowy szkody poniesionej przez poszkodowanego (właściciela taboru kolejowego) z ruchem przedsiębiorstwa.

W uzasadnieniu uchwały SN powołał się zarówno na wykładnię językową art. 435 k.c. wskazując, że decydujące znaczenie dla jej zastosowania ma jedynie to, czy ustalenia faktyczne pozwalają stwierdzić, że szkoda nastąpiła wyłącznie z winy osoby trzeciej, za którą przedsiębiorca nie ponosi odpowiedzialności, zaś sama treść art. 435 k.c. nie stwarza podstaw do ograniczenia środków, na których ustalenia te mają być oparte. W ocenie Sądu oznacza to, że mogą być brane pod uwagę zarówno środki dowodowe, jak i bezdowodowe, a w szczególności domniemania faktyczne. Jak wskazano w uzasadnieniu uchwały za wystarczające należy uznać wysokie prawdopodobieństwo, że osoba trzecia, która spowodowała szkodę, nie należy do kręgu osób objętych odpowiedzialnością prowadzącego przedsiębiorstwo, i że była to osoba, której można przypisać winę; zakłada to brak istotnych wskazówek przeciwnych. Po drugie Sąd Najwyższy – za Sądem Okręgowym, powołał się również na względy systemowe w szczególności to, iż odpowiedzialność przewidziana w art. 435 k.c. jest odpowiedzialnością bardzo surową, przy czym przesłanki zastosowania tego przepisu są ujmowane bardzo szeroko. Jak wskazał, podstawowym motywem odwołania się do zasady ryzyka jest wzmożone niebezpieczeństwo, jakie stwarza dla swego otoczenia działalność przedsiębiorstwa wprawianego w ruch za pomocą sił przyrody. Uzależnienie zastosowania przesłanki egzoneracyjnej nie tylko od elementu obiektywnego (działanie osoby trzeciej było jedyną przyczyną pozostającą w adekwatnym związku przyczynowym ze szkodą), ale także od elementu subiektywnego zdaje się wykraczać poza tak ujęte *ratio legis* przepisu, co przemawia przeciwko zwiężającej wykładni tej przesłanki. Konkludując SN zwraca uwagę, że w każdym razie osoba trzecia musi być przynajmniej na tyle zidentyfikowana, aby można było stwierdzić, że ukończyła lat trzynaście. W takim przypadku aktualne staje się ogólne "domniemanie" poczytalności z art. 425 k.c.<sup>263</sup>.

**Zgodnie z utrwaloną judykaturą<sup>264</sup>, przewoźnicy kolejni jako przedsiębiorstwa wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody ponoszą odpowiedzialność deliktową w oparciu**

---

<sup>263</sup> Warto wskazać również na głosę krytyczną oraz powołane tam argumenty, M. Serwach *Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z 26 lipca 2017 r. (III CZP 30/17) dotycząca wyłącznej winy osoby trzeciej jako przesłanki egzoneracyjnej*, Prawo Asekuracyjne 2020, nr 1, s. 85-93.

<sup>264</sup> Wyrok SN z dnia 23 marca 1967 r., I PR 60/67, LEX nr 1169335, wyrok SN z dnia 22 listopada 1972 r., II CR 458/72, LEX nr 1539, uchwała SN z dnia 5 października 1974 r., III CZP 71/73, LEX nr 1789.

**o art. 435 § 1 k.c.<sup>265</sup>. Prowadzą oni przedsiębiorstwa komunikacyjne, a globalny cel oraz cała struktura i organizacja pracy przewoźników uzależniona jest do sił przyrody, a ich odpowiedzialność kształtowana jest na zasadzie ryzyka<sup>266</sup>.**

Co istotnie, ruch przedsiębiorstwa kolejowego nie jest pojęciem równoznacznym wyłącznie z ruchem pociągu<sup>267</sup>. Ruch przedsiębiorstwa kolejowego należy ujmować szerzej jako działalność całego przedsiębiorstwa zgodnie z utrwaloną wykładnią art. 435 § 1 k.c. W doktrynie i orzecznictwie przeważa bowiem zapatrywanie traktujące pojęcie ruchu przedsiębiorstwa szeroko. Ruch przedsiębiorstwa lub zakładu, w ujęciu art. 435 k.c., to każda działalność tego przedsiębiorstwa lub zakładu, a nie tylko taka, która jest bezpośrednio związana z działaniem sił przyrody i która stanowi następstwo ich działania<sup>268</sup>. Definiując ruch przedsiębiorstwa kolejowego odnieść należy się do szerokiej definicji ruchu przedsiębiorstwa, które wyraża całą działalność organizacyjno-produkcyjną lub organizacyjno-usługową, zmierzającą do realizacji wytyczonego celu gospodarczego lub społecznego<sup>269</sup>.

Ruch pociągu jest wyłącznie ruchem pojazdu szynowego po infrastrukturze kolejowej lub bocznicy kolejowej. Za ruch pociągu należy uznać każde przemieszczanie się pojazdu szynowego po wyznaczonej infrastrukturze kolejowej na danym odcinku. W mojej ocenie dokonując zdefiniowania ruchu pociągu możliwe jest analogiczne zastosowanie rozumienia ruchu, jak przy definiowaniu ruchu pojazdów drogowych oraz zakresu odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń za tenże ruch pojazdów. Zgodnie z art. 34. u.u.o. za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego uważa się również szkodę powstałą podczas i w związku z:

1. wsiadaniem do pojazdu mechanicznego lub wysiadaniem z niego;
2. bezpośrednim załadowywaniem lub rozładowywaniem pojazdu mechanicznego;
3. zatrzymaniem lub postojem pojazdu mechanicznego<sup>270</sup>.

**Definiując ruch pojazdu szynowego, oprócz fizycznego przemieszczenia się (wąskie znaczenie ruchu pojazdu), należy również uznać za ruch pojazdu szynowego, także zwykłe używanie pojazdu szynowego, który jedzie, oczekuje na stacjach, manewruje na**

<sup>265</sup> Por. wyrok SN z dnia 17 grudnia 1936 r., C II 1805/36, OSN 1937, nr 7, poz. 260.

<sup>266</sup> Wyrok SA w Lublinie z dnia 4 października 2010 r., I ACa 513/10, LEX nr 660598., zob. również: wyrok SN z dnia 27 listopada 1985 r., II CR 399/85, LEX nr 8737.

<sup>267</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 21.06.1961 r., I CR 592/59, LEX nr 106309.

<sup>268</sup> A. Rzetecka-Gil, [w:] *Kodeks cywilny. ... art. 435*, LEX 2011 (dostęp: 28 kwietnia 2022 r.).

<sup>269</sup> B. Lewaszkiwicz-Petrykowska, *Zakres odpowiedzialności na zasadzie ryzyka prowadzącego na własny rachunek przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody (art. 435 k.c.)*, Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny 1968, z.1, s. 60.

<sup>270</sup> W sprawie ruchu pojazdu zob.: relację z seminarium naukowego AIDA Polska, *Pojęcie ruchu pojazdu, a ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych* opublikowane w formie filmu: <https://www.youtube.com/watch?v=l7D7JDZ1kms> (dostęp: 27 kwietnia 2021 r.).

bocznicach, do którego się wsiada i z którego się wysiada oraz dokonuje się jego załadunku i rozładunku co doprowadza do przyjęcia koncepcji szerokiego rozumienia ruchu, tj. również w sytuacji gdy pojazd szynowy znajduje się w tzw. bezruchu. Ruch pojazdu szynowego nie może być zatem rozumiany jako czysto mechaniczne poruszanie się pociągu. Za odrzuceniem wąskiego rozumienia ruchu pojazdu szynowego przemawia również ryzyko niebezpieczeństwa, jakie ruch pociągu może stworzyć dla otoczenia, a co z tym związane - konieczność ochrony podmiotów poszkodowanych. W mojej ocenie jest to argument poboczny, gdyż przyjmując szerokie rozumienie ruchu przedsiębiorstwa kolejowego jako przedsiębiorstwa z art. 435 § 1 k.c., niebezpieczeństwo spowodowane przez ruch pojazdu szynowego jest niejako pochłonięte przez ruch samego przedsiębiorstwa, którego to ryzyko spowodowania szkody jest większe aniżeli ruchu samego pociągu. Stąd niezwykle ważką kwestią dla ustalenia odpowiedzialności przewoźnika kolejowego pozostaje relacja pomiędzy art. 435 k.c. stanowiącym o odpowiedzialności za ruch przedsiębiorstwa, a 436 k.c. stanowiącym o odpowiedzialności samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji.

W doktrynie i orzecznictwie wykształciły się dwa zgoła odmienne poglądy<sup>271</sup>. **Według pierwszego z nich<sup>272</sup> wskazane przepisy wzajemnie się wyłączają, co oznacza, że art. 435 k.c. będzie podstawą odpowiedzialności przedsiębiorstwa przewozowego lub wykorzystującego przy prowadzeniu działalności mechaniczne środki komunikacji.** Zatem niemożliwe jest jednoczesne zastosowanie do jednego stanu faktycznego obu norm, zaś zakresy niniejszych norm nie krzyżują się, lecz nawzajem wyłączają. Zgodnie z tym poglądem przepisy dotyczące odpowiedzialności prowadzącego na własny rachunek przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody oraz odpowiedzialność samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody wzajemnie się wykluczają, a tym samym podstawę odpowiedzialności może stanowić jedynie jeden ze wskazanych wyżej przepisów. Odpowiedzialność na podstawie art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 § 1 k.c. dotyczy więc wyłącznie przedsiębiorstwa, które jedynie posługuje się środkami komunikacji poruszonymi za pomocą sił przyrody, ale w innej swojej działalności gospodarczej, niestanowiącej zasadniczej funkcji tego przedsiębiorstwa.

---

<sup>271</sup> M. Wałachowska, M. P. Ziemiak [w:] *Kodeks cywilny ...*, s. 541.

<sup>272</sup> Wyrok SN z dnia 19 września 1967 r., I PR 288/67, LEX 4611 z glosą aprobowaną A. Rembielińskiego., wyrok SN z dnia 27 listopada 1985 r., II CR 399/85, LEX nr 8737, wyrok SN z dnia 10 października 2008 r., II CSK 232/08, LEX nr 497665, wyrok SN z dnia 21 maja 2009 r., V CSK 444/08, LEX nr 627255; wyrok SA w Szczecinie z dn. 22 sierpnia 2012 r., I ACa 693/11, LEX nr 1237894.

Także: G. Bieniek [w:] G. Bieniek i in., *Komentarz...*, t. I, LexisNexis 2011, komentarz do art. 436, pkt 2.

**Z drugiego poglądu wynika, że art. 436 k.c. jest przepisem szczególnym wobec art. 435 k.c.**<sup>273</sup>. Skoro ustawodawca dokonuje oceny niebezpieczeństwa, jakie dla otoczenia stwarza ruch określonego, pojedynczego urządzenia i poddaje odrębnej regulacji prawnej odpowiedzialność za szkodę przez nie wyrządzoną, nie ma podstaw do stosowania przepisu, który wiąże reguły odpowiedzialności z zagrożeniem wywoływanym funkcjonowaniem całego przedsiębiorstwa lub zakładu. Powyższe stanowisko podzielił również Sąd Apelacyjny w Łodzi w którym stwierdził, że jeżeli posiadaczem mechanicznego środka komunikacji będzie podmiot prowadzący przedsiębiorstwo, a szkoda będzie wynikać z ruchu tego pojazdu, który jednocześnie da się zakwalifikować jako element ruchu przedsiębiorstwa to podstawą takiej odpowiedzialności może być art. 435 k.c. i tym samym brak podstaw do wyłączenia tej podstawy odpowiedzialności wobec przedsiębiorstw komunikacyjnych, zaś z drugiej strony ewentualną i równorzędną podstawą odpowiedzialności może być regulacja zawarta w art. 436 § 1 zd. 1 k.c., gdyż brak jest jakiegokolwiek podstawy do wyłączenia zastosowania tej normy do ruchu poszczególnych pojazdów, stanowiącego element ruchu przedsiębiorstw komunikacyjnych<sup>274</sup>.

**Odnosząc się do wyżej zaprezentowanych stanowisk podzielić należy doprecyzowany pogląd pierwszy wskazujący że art. 435 i 436 k.c. wyłączają się wzajemnie, z zastrzeżeniem, że nie dochodzi do oddania mechanicznego środka komunikacji w posiadanie zależne lub nie zachodzi przypadek odpowiedzialności za zasadzie winy**<sup>275</sup>, który to zazwyczaj<sup>276</sup> nie będzie miał miejsca przy prowadzeniu działalności przewozów kolejowych.

Wszelkie szkody wobec podmiotów trzecich – z pewnymi opisanymi później wyjątkami, powstałe wskutek działalności przewoźników kolejowych jako ruchu przedsiębiorstwa rozpatrywane będą na powyższych zasadach zaostrzonej odpowiedzialności odszkodowawczej, która to będzie niemożliwa do wyłączenia ( zob. art. 437 k.c.<sup>277</sup>).  
Możliwe jest ewentualne rozszerzenie niniejszej odpowiedzialności w drodze umowy.

---

<sup>273</sup> T. Olejniczak [w:] *Kodeks Cywilny. Komentarz, tom III, teza 14 do art. 435.* (red.) A. Kidyba, LEX 2014, (dostęp: 27 kwietnia 2022 r.).

<sup>274</sup> Wyrok SA w Łodzi z dnia 6 października 2017 r., I ACa 225/17, LEX nr 2471790,

<sup>275</sup> M. Wałachowska, M. P. Ziemiak [w:] *Kodeks cywilny ...*, s. 542

<sup>276</sup> Wyjątek może stanowić wspomniany wcześniej przewóz z grzeczności gdzie odpowiedzialność przewoźnika kolejowego jest odpowiedzialnością na zasadzie winy.

<sup>277</sup> G. Bieniek [w:] *Komentarz do Kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania. Tom I-II, wyd. X*, (red.) G. Bieniek, art. 437, LEX 2011, (dostęp: 27 kwietnia 2022 r.)



### 2.2.1 Odpowiedzialność za szkodę na osobie wyrządzoną osobie trzeciej niebędącej stroną umowy o przewóz

Zgodnie z raportem Prezesa UTK dotyczącym bezpieczeństwa sektora kolejowego za 2019 r. liczba ofiar wypadków na ogólnej sieci systemu kolejowego i sieci wydzielonej w 2019 r. wyniosła 209, z czego 161 to ofiary śmiertelne, a 48 – ciężko ranni. Z raportu wynika, że najliczniejszą grupę ofiar śmiertelnych wypadków w 2019 r. stanowiły osoby nieupoważnione do przebywania na terenie kolejowym (60,2% ogółu ofiar śmiertelnych i ciężko rannych), drugą co do liczebności grupę stanowili użytkownicy przejazdów i przejść (39,2% ogółu ofiar śmiertelnych i ciężko rannych). W 2019 r. wśród pasażerów nie odnotowano ofiar śmiertelnych, zginęło natomiast 3 pracowników wykonujących roboty na torach kolejowych<sup>278</sup>.

W przypadku wyrządzenia szkody w sytuacji nr 1 i 3 - przewoźnik kolejowy odpowiada wobec poszkodowanych na zasadzie ryzyka. Oznacza to, że z odpowiedzialności za uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia czy śmierć osoby może zwolnić się jedynie wykazując jedną z trzech przesłanek egzoneracyjnych: siła wyższa, wyłączna wina osoby trzeciej za którą nie ponosi odpowiedzialności lub wyłączna wina poszkodowanego. Ciężar przeprowadzenia dowodu co do istnienia związku przyczynowego zgodnie z art. 6 k.c. spoczywa na poszkodowanym<sup>279</sup>.

Do szkody na osobie (niebędącej stroną umowy o przewóz) dochodzi najczęściej wskutek nieupoważnionego znalezienia się osób trzecich<sup>280</sup> na infrastrukturze kolejowej. Wobec powyższego najprostszym sposobem zwolnienia się przewoźnika kolejowego z odpowiedzialności cywilnej na zasadzie ryzyka będzie wskazanie wyłącznej winy poszkodowanego, który doprowadził do zdarzenia, tj. osoby dokonującej nieupoważnionego wtargnięcia.

W tym miejscu konieczne jest odwołanie się do problematyki przyczynienia się poszkodowanego do powstania szkody lub zwiększenia jej rozmiarów. Zgodnie bowiem z art. 362 k.c. jeżeli poszkodowany przyczynił się do powstania lub zwiększenia szkody, obowiązek jej naprawienia ulega odpowiedniemu zmniejszeniu stosownie do okoliczności, a zwłaszcza do stopnia winy obu stron. W ogólnym ujęciu przyczynieniem do szkody jest zachowanie poszkodowanego, które stanowi *causam concurrans* wobec zdarzenia przypisanego

---

<sup>278</sup> Urząd Transportu Kolejowego, *Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego – 2019*, Warszawa 2020, s. 24.

<sup>279</sup> Kwestią sporną w doktrynie pozostaje wskazanie jaki rodzaj związku przyczynowego powinien udowodnić poszkodowany dla wykazania odpowiedzialności przedsiębiorstwa – zob. J. Kuźmicka-Sulikowska, *Zasady odpowiedzialności ...*, s. 176 i n.

<sup>280</sup> Urząd Transportu Kolejowego, *Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego – 2019*, Warszawa 2020, s. 23-24.

sprawcy<sup>281</sup>. Przyczynienie ma miejsce gdy szkoda jest nie tylko skutkiem zdarzenia, z którym prawo wiąże obowiązek odszkodowawczy innego podmiotu, ale również zachowania się samego poszkodowanego<sup>282</sup>. Koncepcja wprowadzenia instytucji przyczynienia ma uzasadnienie w założeniu, że jeśli sam poszkodowany swoim zachowaniem się wpływa na powstanie lub zwiększenie szkody celowym jest aby ponosił konsekwencje tego zachowania<sup>283</sup>.

Przedmiotem rozważań zastosowania instytucji przyczynienia poszkodowanego przy uderzeniu pociągu w osobę trzecią zaprezentował Sąd Okręgowy w Koninie z dn. 16 stycznia 2015 r.<sup>284</sup> Okoliczności faktyczne były następujące: 7-letni chłopiec, pozostając pod opieką rodziców przebywał na dworcu PKP. Podczas oczekiwania na pociąg małoletni oświadczył opiekunom, że musi udać się do toalety. Z uwagi na fakt, że toalety znajdowały się daleko matka razem z konkubentem powiedzieli chłopcu aby wyszedł i załatwił się za poczekalnią. Chłopiec pomimo zamkniętego przejazdu kolejowego, przedostał się pod zamkniętymi rogatekami i wbiegł na tor kolejowy wprost pod nadjeżdżający pociąg. Pomimo, że maszynista zauważył chłopca, wdrażając niezwłocznie awaryjne hamowanie poszkodowany został potrącony lewą stroną przedniej części pociągu i na skutek odniesionych obrażeń poniósł śmierć na miejscu. Sąd I instancji zważył, że odpowiedzialność cywilna przewoźnika kolejowego oparta jest na zasadzie ryzyka, gdyż pociąg stanowi składnik przedsiębiorstwa, o którym mowa w art. 435 § 1 k.c., a jego odpowiedzialność może zostać wyłączona tylko gdy szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, tj. w przypadku wystąpienia tzw. przesłanek egzoneracyjnych. Sąd Rejonowy wskazał, że poszkodowanym w niniejszym postępowaniu jest małoletni, który w chwili zdarzenia nie miał ukończonych 13 lat. W takiej sytuacji na podstawie art. 426 k.c. nie ponosi on odpowiedzialności za wyrządzoną szkodę. Uzasadnieniem dla takiego rozwiązania legislacyjnego jest okoliczność, że osoby małoletnie w wieku do 13 lat ze względu na stopień rozwoju psychofizycznego nie są w stanie w sposób właściwy kierować swoim postępowaniem. Powyższy fakt nie wyłącza jednak – w ocenie Sądu orzekającego – możliwości ustalenia przyczynienia się małoletniego do powstania szkody i odpowiedniego zmniejszenia odszkodowania. Sąd Rejonowy wskazał jednak, że skoro poszkodowany był

---

<sup>281</sup> Zob. wyrok SN z dnia 12 sierpnia 1998 r., II UKN 174/98, OSNP 1999 nr 16 poz. 524; wyrok SN z dnia 2 marca 1973 r., I PR 341/72, OSNC 1974 nr 1 poz. 15.

<sup>282</sup> B. Fuchs [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania. Część ogólna (art. 353-534)*, (red.) M. Fras, M. Habdas, Warszawa 2018, s. 102.

<sup>283</sup> T. Dybowski [w:] *System prawa cywilnego, t. III, cz. 1*, (red.) Z. Radwański, Warszawa 1981, s. 296 i n.

<sup>284</sup> Wyrok SO w Koninie z dnia 16 stycznia 2015 r., II Ca 476/14, [http://orzeczenia.konin.so.gov.pl/details/\\$N/15350500000503\\_I\\_Ca\\_000476\\_2014\\_Uz\\_2015-01-16\\_001](http://orzeczenia.konin.so.gov.pl/details/$N/15350500000503_I_Ca_000476_2014_Uz_2015-01-16_001) (dostęp: 28 kwietnia 2021 r.).

osobą małoletnią i nie można mu przypisać winy za jego zachowanie to odpowiedzialność prowadzącego przedsiębiorstwo nie może być z tego powodu wyłączona w całości, może natomiast zostać zmniejszona stosownie do stopnia przyczynienia, która została ustalona przez Sąd pierwszej instancji na 50%. Dodatkowo Sąd Rejonowy wskazał, że do zdarzenia doszło również wskutek winy w nadzorze – zgodnie z art. 427 k.c. i ponoszą oni 50% odpowiedzialność za zdarzenie. Kumulacja powyższych okoliczności, (50% przyczynie małoletniego oraz wina w nadzorze jego opiekunów uzasadniają – stanowiąca „drugie” 50% odpowiedzialności – w ocenie Sądu Rejonowego spowodowała całkowite uwolnienie przewoźnika kolejowego od odpowiedzialności i przyjęcia, że nie odpowiada on za powstałą szkodę. Od wyżej opisanego wyroku rodzice poszkodowanego złożyli apelację zarzucając naruszenie przepisu prawa materialnego, tj. art. 435 § 1 k.c. poprzez jego błędną wykładnię polegającą na przyjęciu, że zawinione zachowanie osób opiekunów poszkodowanego oraz fakt przyczynienia się małoletniego poszkodowanego do zaistnienia szkody należało w okolicznościach przedmiotowej sprawy łącznie potraktować jako okoliczność egzoneracyjną uwalniającą przedsiębiorstwo od odpowiedzialności, podczas gdy przyczyną wypadku było zachowanie małoletniego poszkodowanego, któremu z uwagi na wiek (7 lat) winy przypisać nie można, a jest ona bezwzględna przesłanką zajścia przesłanki egzoneracyjnej. Sąd Okręgowy w Koninie rozpoznając apelację uznał za niedopuszczalną koncepcję kumulacji przyczynienia poszkodowanego oraz winy opiekunów powodującej ziszczenie się przesłanki egzoneracyjnej uwalniającej przewoźnika kolejowego od odpowiedzialności za zdarzenie. W ocenie sądu *ad quem* użyty w art. 435 § 1 k.c. zwrot „wyłącznie z winy” należy odnosić do przyczyny, gdyż konstrukcja przepisu została oparta na przeciwstawieniu przyczyn powstania szkody w płaszczyźnie przyczynowości, a nie winy. Ocena winy poszkodowanego, jako okoliczności egzoneracyjnej jest dokonywana w kategoriach adekwatnego związku przyczynowego, a więc przewidziana w tym przepisie wyłączna wina w spowodowaniu szkody występuje jedynie wtedy, gdy zawinione zachowanie poszkodowanego było jedyną jej przyczyną. Tylko wyłączny związek między tym zawinionym zachowaniem, a szkodą zwalnia prowadzącego przedsiębiorstwo od odpowiedzialności. Zdaniem Sądu Okręgowego przyczynienie małoletniego do powstania szkody było znaczne, zaś bez jego działania (wbiegnięcia wprost pod nadjeżdżający pociąg) nie doszłoby w ogóle do zdarzenia, tym samym nie zaistniałaby szkoda. Niemniej jednak odpowiedzialność przewoźnika kolejowego została ustalona z uwagi na brak ziszczenia się żadnej z przesłanej egzoneracyjnych. Sąd ustalił stopień przyczynienia poszkodowanego do szkody jako znaczne. Jak stwierdził Sąd bez jego działania

(wbiegnięcia wprost pod nadjeżdżający pociąg) nie doszłoby w ogóle do zdarzenia, a tym samym nie zaistniałaby szkoda.

Przewoźnik kolejowy może zostać zwolniony z odpowiedzialności za szkodę na osobie, kiedy zachowanie poszkodowanego ma charakter sprawczy wobec szkody, która nie pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym z ruchem przedsiębiorstwa np. samobójstwo<sup>285</sup> pod kołami pociągu nie jest normalnym następstwem funkcjonowania przedsiębiorstwa kolejowego<sup>286</sup>. W takich okolicznościach związek pomiędzy ruchem przedsiębiorstwa kolejowego, a szkodą jest tak luźny, że wykracza poza normalne powiązanie przyczyny i skutku. Związek przyczynowy między ruchem, a szkodą występuje wtedy, gdy szkoda nastąpiła w wyniku zdarzenia funkcjonalnie powiązanego z działalnością przedsiębiorstwa kolejowego<sup>287</sup>. Dodatkowo nie można wymagać od przedsiębiorstwa kolejowego, aby było ono zmuszone do takiego wyposażenia pojazdów, które byłyby w stanie zapobiec wszelkim możliwym szkodom wywołanym wyżej wskazanym zachowaniem się osób trzecich.

### 2.2.2 Odpowiedzialność za szkodę powstałą w infrastrukturze kolejowej

Udostępnianie infrastruktury kolejowej<sup>288</sup> oraz opłaty za korzystanie z niej przez przewoźników kolejowych regulują przepisy Rozdziału 6 ustawy o transporcie kolejowym. Zgodnie z art. 29a ustawy, przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej z zachowaniem zasad równego traktowania. Minimalny dostęp obejmuje:

1. obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej;
2. umożliwienie korzystania z infrastruktury kolejowej, w tym z rozjazdów i węzłów kolejowych w ramach przydzielonej zdolności przepustowej;

---

<sup>285</sup> Zob. szerzej na temat problematyki tego rodzaju samobójstw: M. Garlikowska, P. Gonddek, *Problematyka wypadków kolejowych związanych z samobójstwami i przechodzeniem przez tory w miejscach niedozwolonych*, Problemy Kolejnictwa 2017, Zeszyt 174, s. 21 i n.

<sup>286</sup> Wyrok SA w Warszawie z dnia 17.11.2015 r., I ACa 265/15, LEX nr 1957355.

<sup>287</sup> Orzeczenie SN z dnia 11 grudnia 1963 r., II CR 116/63, OSPiKA 1965, nr 5, poz. 94; wyrok SN z dnia 9 maja 2008 r., III CSK 360/07, LEX nr 424387.

<sup>288</sup> Zgodnie z załącznikiem nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym w skład infrastruktury kolejowej wchodzi następujące elementy, pod warunkiem że tworzą część linii kolejowej, bocznicę kolejowej lub innej drogi kolejowej, lub są przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania:

- 1) tory kolejowe, w tym rozjazdy i skrzyżowania torów, wchodzące w ich skład szyny, szyny żłobkowe, kierownice, odbojnice, prowadnice, zwrotnice, krzyżownice i inne elementy rozjazdów, podkłady kolejowe i przytwierdzenia, drobne elementy nawierzchni kolejowej, podsypka w tym tłuczeń i piasek;
- 2) obrotnice i przesuwnice;
- 3) podtorze, w szczególności nasypy i przekopy, systemy kanałów i rowów odwadniających, rowy murowane, ściany osłonowe, roślinność posadzona w celu ochrony skarp;
- 4) obiekty inżynierskie: mosty, wiadukty, przepusty i inne konstrukcje mostowe, tunele, przejścia nad i pod torami, mury oporowe i umocnienia skarp; (...)

3. sterowanie ruchem kolejowym oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów;
4. udostępnienie informacji wymaganej do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa;
5. udostępnienie urządzeń sieci trakcyjnej, jeżeli są one dostępne.

Na podstawie delegacji ustawowej Minister Infrastruktury i Budownictwa określił w drodze rozporządzenia szczegółowe kwestie związane z sposobem oraz trybem udostępniania przez zarządcę infrastruktury kolejowej<sup>289</sup>. Samo udostępnianie infrastruktury kolejowej przez zarządcę infrastruktury - PKP PLK odbywa się na podstawie:

1. regulaminu sieci<sup>290</sup> - zgodnie z art. 32 ustawy o transporcie kolejowym,
2. umowy o przydzielenie zdolności przepustowej, zawieranej z aplikantem<sup>291</sup>,
3. umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej, zawieranej z przewoźnikiem.

Bez uzyskania zdolności przepustowej niemożliwe byłoby w pełni wykonywanie przez przewoźników kolejowych działalności gospodarczej polegającej na przewozie osób czy towarów<sup>292</sup>. Na podstawie wspomnianej umowy z przewoźnikami kolejowymi strony zobowiązują się do wykonywania z należytą starannością zobowiązań wynikających z umowy. Jednocześnie strony umowy ponoszą odpowiedzialność za działania i zaniechania własnych pracowników oraz osób, którymi posługują się przy wykonywaniu umowy.

Kontraktowa odpowiedzialność przewoźnika kolejowego za szkody w infrastrukturze kolejowej oparta jest na zasadach ogólnych na podstawie art. 471 k.c.

**Odnosząc się do odpowiedzialności przewoźnika kolejowego wobec zarządcy infrastruktury wskazać należy możliwość dochodzenia roszczeń przez zarządcę w związku z wyrządzoną przez przewoźnika kolejowego szkodą w infrastrukturze kolejowej zarówno na podstawie nienależytego wykonania zawartej umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej opartej o zasady ogólne, jak i deliktu.** Wskazać należy, że do uszkodzeń infrastruktury dochodzi najczęściej w przypadku wykolejenia pociągu.

---

<sup>289</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dn. 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępnienia infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 755).

<sup>290</sup><https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/zasady-udostepniania-infrastruktury-kolejowej/> (dostęp: 27 kwietnia 2022 r.)

<sup>291</sup> Aplikantem jest przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego (art. 4 pkt 9b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym).

<sup>292</sup> Szerzej: T. Mizioch, *Przydzielenie zdolności przepustowej a prowadzenie działalności gospodarczej w sektorze transportu kolejowego* [w:] *Rynek Kolejowy. Współczesne prawne i sektorowe uwarunkowania ochrony konkurencji i konsumenta*, M. Pawelczyk (red.), Warszawa 2017, s. 227-239.

Z odpowiedzialności na zasadzie ryzyka wynikającego z art. 435 § 1 k.c. za szkody wyrządzonej zarządcy infrastruktury przewoźnik kolejowy będzie mógł uwolnić się w przypadku wykazania jednej z opisanych już wcześniej przesłanek egzoneracyjnych.

**Z uwagi kazuistykę zdarzeń powodujących szkody również w infrastrukturze kolejowej<sup>293</sup> celowe jest wskazanie przykładowych okoliczności faktycznych i przesądzenie czy są stanowią one przesłankę egzoneracyjną w postaci siły wyższej.**

I tak przykładowo uderzenie pioruna (wyładowania elektryczne w czasie burzy) w przewody wysokiego napięcia i ich uszkodzenie w sposób narażający na wyrządzenie szkody nie może być uważane za nastąpienie szkody wskutek siły wyższej, jeżeli zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody nie stosuje – bez względu na przyczynę – najwyższego standardu środków i zabezpieczeń technicznych<sup>294</sup>.

Kolejny przykład wystąpienia siły wyższej mający relewantne znaczenie dla odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego jest niespodziewane uszkodzenie lub awaria pojazdu szynowego. Dla przyjęcia wystąpienia siły wyższej znaczenie ma kryterium pochodzenia zdarzenia. Wymaga się aby było to zdarzenie zewnętrzne, tzn. swoje źródło miało poza przedsiębiorstwem kolejowym. Zatem, jeżeli doszło zatem do awarii w danym składniku przedsiębiorstwa kolejowego, nie można uznać zdarzenia jako mającego przyczynę pochodzenia zewnętrznego i zwolnienia się z odpowiedzialności<sup>295</sup>. Niemożliwe będzie powołanie się przez przewoźnika kolejowego na siłę wyższą jako niespodziewaną awarię układu hamulcowego, w przypadku wywołania pożaru wskutek wydobywania się iskier spod kół pojazdu trakcyjnego<sup>296</sup>.

Zjawiska atmosferyczne zazwyczaj nie stanowią przesłanki egzoneracyjnej w postaci siły wyższej, gdyż nawet ponadnormatywne opady deszczy nie mogą stanowić przesłanki egzoneracyjnej<sup>297</sup>. Jak wskazał m.in. SA w Katowicach opady deszczu należą do normalnych zjawisk atmosferycznych i bynajmniej nie mieszczą się w zakresie pojęcia siły wyższej, która może powodować powstanie szkody w rozumieniu art. 435 § 1 k.c.<sup>298</sup>.

---

<sup>293</sup> W przedmiocie pojęcia siły wyższej bogaty przebieg interpretacji zaprezentowali m.in.: M. Stec, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika za szkody w przesyłce. Geneza, charakter prawny, granice. Studium prawnoporównawcze*, Kraków 1993, s.66 oraz powołana tam literatura, zob. też: W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz ...*, s. 112 i n.

<sup>294</sup> M. Wałachowska, M. P. Ziemiak [w:] *Kodeks cywilny ...*, s. 543 i n oraz powołane tam wyroki SN z dnia 31 sierpnia 2018 r., I CR 378/89, LEX nr 8984 oraz z dnia 9 maja 2015 r., LEX nr 424387.

<sup>295</sup> W. Dubis [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. 8 wydanie. Komentarz do art. 435 k.c.*, (red.) E. Gniewek, P. Machnikowski, Warszawa 2017, s. 913.

<sup>296</sup> Wyrok SN z dnia 28 października 1997 r., I CKN 273/97, LEX nr 1227048.

<sup>297</sup> Wyrok SN z dnia 31 maja 2019 r. IV CSK 129/18, LEX nr 2690186.

<sup>298</sup> Wyrok SA w Katowicach z dnia 4 maja 2016 r., VACa 700/15, LEX nr 2055081.

Nagle pogorszenie stanu zdrowia maszynisty lub innego pracownika przewoźnika kolejowego (np. atak epilepsji, zawał) nie będzie uznawane za przesłankę egzoneracyjną w postaci siły wyższej<sup>299</sup>. W prawie polskim przyjmuje się siłę wyższą w rozumieniu teorii obiektywnej, a więc jako zdarzenie pochodzące z zewnątrz i nie dające się przewidzieć. Jeżeli więc takie zdarzenie powodujące szkodę nie pochodzi z zewnątrz, nie może być ono uznane za siłę wyższą, choćby nie dało się go przewidzieć, ani uniknąć<sup>300</sup>. Pojęcie siły wyższej z art. 435 § 1 k.c. nie obejmuje również podatności poszkodowanego na zachorowania<sup>301</sup>.

Bezpośrednie działanie osób trzecich względem przewoźnika kolejowego lub jego pracowników (np. maszynisty) mogą być zaś uznane za siłę wyższą. Za siłę wyższą również może być uznane działanie niewielkiej liczby odpowiednio uzbrojonych osób. Z tych względów zbrojny napad na maszynistę pociągu przewożącego przesyłkę i kradzież tej przesyłki mogą być więc zakwalifikowane jako działanie siły wyższej bez względu na liczbę napastników<sup>302</sup>.

### **Wyłączna wina poszkodowanego**

Przewoźnik kolejowy może uwolnić się od odpowiedzialności na zasadzie ryzyka w przypadku wskazania wyłącznej winy zarządcy infrastruktury. Na powyższą przesłankę egzoneracyjną może powołać się w przypadku zawinionego zaniechania zarządcy infrastruktury skutkującego złym stanem infrastruktury (torów, rozjazdów, podtorza, podkładów, mostów i wiaduktów), zawinioną awarią uszkodzeń tych elementów, brakiem obsługi, uszkodzeniem rogatek<sup>303</sup> albo ograniczeniem widoczności w punktach styku między różnymi gałęziami tego samego systemu transportowego (przejazdach kolejowo-drogowych)<sup>304</sup>.

---

<sup>299</sup> Wyrok SN z dnia 9 lipca 1962 r., I CR 54/62, LEX nr 106473., zob. też: wyrok SN z dnia 7 lutego 1953 r., I C 60/53, OSN 1954 nr II, poz. 35 i wyrok SN z dnia 23 września 1958 r., 3 CR 1230/58, PiP 1960 nr 12, s. 1067,

<sup>300</sup> Wyrok SA w Katowicach z dnia 12 czerwca 2014 r. V ACa 914/13, LEX nr 1500765.

<sup>301</sup> Wyrok SN z dnia 16 grudnia 2004 r., II UK 83/04, OSNP 2005 nr 14, poz. 215.

<sup>302</sup> Por. uchwałę SN z dnia 13 grudnia 2007 r., III CZP 100/07, OSNC 2008, nr 12, poz. 139, z glosą M. Glicza, GSP – Prz. Orz. 2008, nr 4, s. 5 oraz z omówieniem Z. Strusa, *Przegląd orzecznictwa*, Paestra 2008, nr 1–2, s. 277.

<sup>303</sup> W przypadku uszkodzenia elementów infrastruktury przez podmiot trzeci – zob. rozważania w podrozdziale „2.2 Odpowiedzialność przewoźnika kolejowego wobec osób trzecich” dotyczące ustalenia tożsamości osób trzecich.

<sup>304</sup> J. Kwaśnikowski, G. Gramza, *Analiza wybranych zakłóceń w ruchu kolejowym*, Problemy Eksploatacji 2007, nr 2, s. 90.

## **Wyłączna wina osoby trzeciej, za którą przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności**

Odnosząc się do orzecznictwa polskich sądów wykluczone jest traktowanie jako osoby trzeciej podmiotu odpowiedzialnego za stan techniczny wagonu, jego właściciela czy też podmiotu, który dokonał naprawy rewizyjnej i podmiotu wystawiającego świadectwa: dopuszczenia do eksploatacji i sprawności technicznej. Żaden z tych podmiotów nie może być uznany za wyłącznie winnego w rozumieniu art. 435 § 1 k.c., i to bez względu na ustalenie kiedy powstała przyczyna pęknięcia, jak była rozciągnięta w czasie oraz czy naprawa rewizyjna była prawidłowa i skuteczna<sup>305</sup>. Poszkodowany będzie mógł ewentualnie dochodzić osobno roszczenia od podmiotu, który to zostanie uznany za bezpośrednio odpowiedzialnego zdarzenia powodującego szkodę<sup>306</sup>. Jednocześnie przewoźnik kolejowy włączający wagony do swojego pociągu odpowiada za spowodowane szkody niezależnie od tego czy można mu przypisać winę. Odpowiedzialności tej nie można ograniczyć (art. 437 k.c.<sup>307</sup>), a postanowienia umów zawierające takie ograniczenia są nieważne zgodnie z art. 58 k.c.<sup>308</sup>.

### **2.2.3 Odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną w taborze podmiotów trzecich**

Oprócz roszczeń poszkodowanych w związku ze szkodami na osobie czy w infrastrukturze kolejowej, równie częstymi są roszczenia związane z uszkodzeniem taboru kolejowego (lokomotyw i wagonów), będącego własnością podmiotów trzecich. Jak wskazuje Prezes UTK przewoźnicy towarowi w ostatnich latach zwiększyli liczbę posiadanych lokomotyw i wagonów<sup>309</sup> - odwrotny trend dało się zauważyć w 2016 roku u przewoźników pasażerskich, którzy to pozbywali się najstarszego taboru. Średni wiek wagonu pasażerskiego w 2016 roku wyniósł 24,8 lat<sup>310</sup>. Na chwilę obecną wartość taboru kolejowego w Polsce szacuje się na około 150 mld zł, z wyraźną tendencją rosnącą wartości z roku na rok<sup>311</sup>. Wskazać należy, że przewoźnicy kolejowi (w głównej mierze towarowi) w ramach prowadzonego przedsiębiorstwa często korzystają z taboru na podstawie umowy dzierżawy lub najmu

<sup>305</sup> Wyrok SA w Warszawie z dnia 17 listopada 2015 r., I ACa 265/15, LEX nr 1957355, zob. też: rozważania dot. osoby trzeciej – wyrok SO w Warszawie, XXIII Ga 1967/16, LEX nr 2545663

<sup>306</sup> Wyrok SA w Krakowie z dnia 31 stycznia 2013 r., I ACa 1382/12, LEX nr 1344086.

<sup>307</sup> Por. także orzeczenie SN z dnia 17 stycznia 1961 r., I CR 1038/60, LEX nr 1632945 z glosą A. Szpunara.

<sup>308</sup> Zob. szerzej: wyrok SA w Krakowie z dnia 30 września 2015 r., I ACa 788/15, LEX nr 1962912.

<sup>309</sup> Szerzej: Urząd Transportu Kolejowego, *Tabor kolejowy przewoźników towarowych - stan obecny i plany do 2023 r.*, Warszawa 2018, s. 12.

<sup>310</sup> <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/13504,Wagony-coraz-mlodsze-tabor-w-2016-roku.html> (dostęp: 1 kwietnia 2022 r.).

<sup>311</sup> A. Markiewicz [w:] *Ustalenie sum ubezpieczeniowych taboru szynowego / kolejowego – czy muszą być na tak wysokim poziomie?*, Eksperti NEMU, „Ryzyko szkody” 2016, nr 7, s. 12.



(również od przedsiębiorstw zagranicznych – w szczególności mających swoje siedziby w Czechach, Słowacji, Niemiec czy Francji)<sup>312</sup>.

Do szkód powstałych w majątku właścicieli taboru zaliczyć można przede wszystkim poniesione koszty naprawy, koszty wykonania przewidzianych prawem przeglądów technicznych czy koszty zatwierdzenia sprawności technicznej pojazdu kolejowego przez właściwe podmioty dozoru technicznego, zmierzających do przywrócenia wagonu do dalszego użytkowania. Roszczenia poszkodowanych mogą obejmować również koszty najmu taboru zastępczego. Wydawać by się mogło, że analogiczne zasady związane z kosztami najmu pojazdu zastępczego w ruchu drogowym<sup>313</sup> będą miały również zastosowanie do najmu taboru zastępczego w ruchu kolejowym. Roszczenia podmiotów trzecich za szkody w ich taborze wyrządzone przez przewoźnika kolejowego ruchem przedsiębiorstwa mogą mieć dwojaką podstawę: w sytuacji gdy dochodzi do uszkodzenia taboru włączonego w ruch przedsiębiorstwa kolejowego zastosowanie może mieć odpowiedzialność kontraktowa lub odpowiedzialność deliktowa, zaś w przypadku uszkodzenia taboru niewłączonego do ruchu przedsiębiorstwa przewoźnika kolejowego – wyłącznie odpowiedzialność deliktowa (np. sytuacja uszkodzenia taboru pozostającego w obrębie działalności innego przedsiębiorstwa kolejowego wskutek zderzenia pociągów).

Zagadnieniem zasługującym na szersze omówienie jest Umowa ogólna o użytkowaniu wagonów towarowych (ang.: *General Contract of Use for wagons - GCU* lub niem.: *Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen - AVV*). Jest to wielostronne porozumienie oparte na konwencji COTIF z 1999 r. oraz załączniku D pt. „*Jednolite zasady dotyczące kontraktów o użytkowaniu pojazdów w międzynarodowych przewozach kolejowych*”. Niniejsza umowa<sup>314</sup> reguluje stosunek prawny pomiędzy właścicielami wagonów, a Kolejowymi Przedsiębiorstwami Przewozowymi – tj. przewoźnikami kolejowymi włączającymi do swojego przedsiębiorstwa wagony (dalej: KPP)<sup>315</sup>. Jest to umowa o tyle specyficzna, że określa ramowe warunki współpracy pomiędzy przewoźnikami, a właścicielami wagonów. O jej powszechności świadczy chociażby fakt, że sygnatariuszami umowy na dzień 7 maja 2022 r. jest około 740 przedsiębiorstw<sup>316</sup>. Zgodnie z art. 2 ust. 4 Umowy AVV, co miesiąc publikowany jest

---

<sup>312</sup> Dane własne uzyskane podczas reprezentacji towarowych przewoźników kolejowych w trakcie postępowań likwidacyjnych przez zakładami ubezpieczeń.

<sup>313</sup> W tematyce kosztów pojazdu zastępczego zob.: E. Kowalewski, M. P. Ziemiak, *Glosa do uchwały SN z dnia 24 sierpnia 2017 r., III CZP 20/17*, OSP 2018 nr 7-8, poz. 69,

<sup>314</sup> Ogólna umowa o użytkowaniu wagonów towarowych, Wydanie z dnia 1 stycznia 2021 r. <https://igt.pl/content/tlumaczenie-avv> (dostęp: 29 stycznia 2022 r.).

<sup>315</sup> Szerzej nt. problematyki stosowania umów GCU/AVV w Polsce: M. Głagyda, *AVV/GCU Teoria a praktyka, Rynek Usług Transportowych*, <https://igt.pl/content/avvgcu-teoria-praktyka> (dostęp: 29 stycznia 2022 r.).

<sup>316</sup> <https://gcubureau.org/signatories-2/> (dostęp: 29 marca 2022 r.).

(w załączniku nr 1) aktualny wykaz sygnatariuszy umowy<sup>317</sup>. Umowa AVV reguluje kwestie związane z określeniem wzajemnych stosunków prawnych związanych z powierzeniem wagonów towarowych przez właścicieli tych wagonów względem przewoźnikom kolejowych użytkujących te wagony. Są to w szczególności: prawa i obowiązki właściciela wagonu, prawa i obowiązki KPP, stwierdzenie uszkodzenia i postępowanie z wagonami uszkodzonymi pod pieczę KPP, odpowiedzialność w przypadku zaginięcia lub uszkodzenia wagonu oraz odpowiedzialność za szkody spowodowane przez wagon.

Do podstawowych obowiązków właściciela wagonów należą: zapewnienie, żeby wagony posiadały dopuszczenie techniczne zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi i międzynarodowymi, zapewnienie o należytych stanie technicznym wagonu, w szczególności wyznaczenie podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (ECM), upoważnienie KPP wszystkich koniecznych kontroli wagonów (zgodnie z załącznikiem nr 9 do umowy). KPP odpowiedzialny jest także za bieżące utrzymanie wagonów podczas ich eksploatacji, zwłaszcza za dokonanie bieżących napraw. W przypadku powstania awarii podczas użytkowania wagonu przewoźnik kolejowy organizuje naprawę, jednak jeśli kwota naprawy przekracza wysokość 850 Euro wymagana jest zgoda właściciela, która powinna być wyrażona do 2 dni roboczych licząc od momentu zawiadomienia go o kosztach naprawy<sup>318</sup>. W rozdziale dotyczącym odpowiedzialności za szkody w wagonach wskazano ponadto, że KPP, pod którego pieczę znajduje się wagon odpowiada wobec właściciela za jego zaginięcie lub uszkodzenie chyba, że udowodni, że szkoda powstała nie z jego winy. W umowie dodatkowo wskazano na następujące przesłanki zwalniające przewoźnika kolejowego z odpowiedzialności za szkody w wagonach:

1. okoliczności, których nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec,
2. wina osoby trzeciej,
3. wina poszkodowanego,
4. brak odpowiedniego utrzymania wagonu przez właściciela, przy udowodnieniu przez przewoźnika, że wagon był prawidłowo eksploatowany.

Co do przesłanek zwalniających przewoźnika kolejowego z odpowiedzialności tj. wina osoby trzeciej i wina poszkodowanego w mojej ocenie nie należy rozpatrywać jej, jak w przypadku przesłanek egzoneracyjnych zawartych w art. 435 k.c. Przepis ten stanowi o „wyłącznej winie”, zaś w umowie AVV brak jest określenia „wyłączna”. Zatem może być to każda ujemna ocena zachowania ujmowana jako zawierająca zarówno element obiektywny

---

<sup>317</sup> Dostępny na stronie [www.gcubureau.org](http://www.gcubureau.org) w pierwszym dniu każdego miesiąca.

<sup>318</sup> <https://gcubureau.org/signatories-2>, s. 28. (dostęp: 28 kwietnia 2022 r.).

(bezprawność), jak i subiektywny (nieprawidłowe zachowanie się sprawcy, z powodu którego można postawić mu zarzut).

Dość nietypową konstrukcją jest rozwiązanie zawarte w rozdziale IV Umowy AVV pt. „*Odpowiedzialność za szkody spowodowane przez wagon*”. Zgodnie z art. 27 AVV, właściciel odpowiada za szkody spowodowane przez wagon, o ile możliwe jest wykazanie, że szkoda powstała z jego winy. Wprowadzono również domniemanie winy właściciela za zdarzenie w przypadku gdy nie dopełnił on należycie swoich obowiązków związanych z utrzymaniem wagonów (na podstawie art. 7 AVV), chyba, że powyższe naruszenie nie spowodowało lub nie przyczyniło się do szkody. Zgodnie z art. 27 ust 2 AVV strona odpowiedzialna za spowodowanie szkody (tj. właściciel wagonu) zwolni przewoźnika kolejowego z odpowiedzialności, o ile użytkujące wagony przewoźnik kolejowy nie ponosi winy.

**Powyższe postanowienia umowne w całości odmienny sposób regulują odpowiedzialność przewoźników kolejowych za szkody wyrządzone przez wagony użytkowane w ramach prowadzonego przedsiębiorstwa.** Po pierwsze, odpowiedzialność przewoźnika kolejowego na podstawie powołanych klauzul może być ograniczona w przypadku, gdy szkoda zostanie wyrządzona przez zły stan techniczny eksploatowanego wagonu – wówczas odpowiedzialność ponosi właściciel wagonu. Drugą przesłanką zawężającą odpowiedzialność przewoźnika za szkody wyrządzone przez wagon jest domniemanie odpowiedzialności za szkodę w przypadku niewłaściwego utrzymania wagonów przez właściciela. Ostatnią – najbardziej ingerującą w możliwość dochodzenia przez poszkodowanego roszczeń względem przewoźnika, a nawet właściciela wagonu – jest zobowiązanie poszkodowanego (w przypadku, gdy jest sygnatariuszem umowy) do dochodzenia roszczeń w pierwszej kolejności wobec podmiotu trzeciego odpowiedzialnego za szkodę (np. wobec ECM). W ocenie autora powyższe przepisy proponowane w umowie AVV<sup>319</sup> w żaden sposób nie derogują przepisów kodeksu cywilnego regulujących zasady odpowiedzialności przewoźnika kolejowego względem poszkodowanych podmiotów trzecich opartej na zasadzie ryzyka. Odpowiedzialności tej nie można ograniczyć, a postanowienia umów zawierające takie ograniczenia są nieważne. Przepis art. 437 k.c. ma charakter semiimperatywny wyłączając możliwość uprzedniego ograniczenia lub wyłączenia odpowiedzialności za ruch przedsiębiorstwa. W pełni dozwolone jest natomiast jej uprzednie rozszerzenie. Treść umowy AVV pomiędzy właścicielem wagonów, a przewoźnikiem

---

<sup>319</sup> Umowa AVV nie może być modyfikowana przez przewoźników kolejowych oraz właścicieli wagonów.

kolejowym wydaje się zatem irrelevantna w przypadku badania odpowiedzialności przewoźnika kolejowego względem poszkodowanego ruchem przedsiębiorstwa kolejowego<sup>320</sup>. Jak wskazał w jednym z orzeczeń SA w Warszawie „*trudno byłoby wymagać od poszkodowanego ruchem przedsiębiorstwa, by poszukiwał osoby odpowiedzialnej za szkodę poza tym przedsiębiorstwem, ze względu na właściwości jakiejś jego części składowej (w znaczeniu funkcjonalnym, a więc bez względu na tytuł prawny prowadzącego przedsiębiorstwo do danej rzeczy), która bezpośrednio wywołała zdarzenie szkodzące. Określenie podmiotu odpowiedzialnego może być więc jedynie pomocne pozwanemu przy wyborze osoby biernie legitymowanej w ewentualnym procesie regresowym*”<sup>321</sup>.

**Dochodzenie roszczeń regresowych względem przewoźnika kolejowego (odpowiedzialnego za wyrządzoną szkodę złym stanem wagonów wprowadzonych do swojego przedsiębiorstwa)<sup>322</sup> względem właściciela wagonu rozumianego zgodnie z definicją z umowy AVV może odbywać się w oparciu o zbieg odpowiedzialności kontraktowej oraz deliktowej.** Dochodząc roszczenia na podstawie odpowiedzialności kontraktowej przewoźnik kolejowy jako podstawę wówczas wskazuje umowę AVV łączącą strony. Wprowadza to ułatwienie dla przewoźnika w postaci domniemania winy właściciela wagonu, na którym ciążył obowiązek utrzymania sprawności technicznej taboru. Wówczas po stronie podmiotu dochodzącego roszczeń regresowych od właściciela wagonu należy wykazanie, że na nim spoczywał kontraktowy obowiązek zapewnienia stanu technicznego gwarantującego jego bezpieczną eksploatację – zgodnie z art. 7 umowy AVV – *ergo* oddanie przez właściciela do użytku wagonu, który nie zapewnia bezpieczniej eksploatacji (powodując przy tym wysokie ryzyko powstania szkody) stanowi naruszenie tego zobowiązania.

Zgodnie z art. 443 k.c. okoliczność, że działanie lub zaniechanie, z którego szkoda wynikła, stanowiło niewykonanie lub nienależyte wykonanie istniejącego uprzednio zobowiązania, nie wyłącza roszczenia o naprawienie szkody z tytułu czynu niedozwolonego, chyba że z treści istniejącego uprzednio zobowiązania wynika co innego. Takie zachowanie

---

<sup>320</sup> Umowa AVV w tym zakresie pozostałaby nieważna z mocy art. 58 k.c. jako sprzeczna z kodeksem cywilnym.

<sup>321</sup> Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie, z 17 listopada 2015 r., I ACa 265/15, LEX nr 1957355.

<sup>322</sup> Zazwyczaj postępowanie regresowe prowadzone jest przez ubezpieczyciela odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego, który dokonał wypłaty odszkodowania tytułem powstałych szkód po stronie poszkodowanych; zgodnie z art. 828 § 1 k.c. – „*jeżeli nie umówiono się inaczej, z dniem zapłaty odszkodowania przez ubezpieczyciela roszczenie ubezpieczającego przeciwko osobie trzeciej odpowiedzialnej za szkodę przechodzi z mocy prawa na ubezpieczyciela do wysokości zapłaconego odszkodowania. Jeżeli zakład pokrył tylko część szkody, ubezpieczającemu przysługuje co do pozostałej części pierwszeństwo zaspokojenia przed roszczeniem ubezpieczyciela.*” Wobec powyższego możliwa jest sytuacja, że z roszczeniem regresowym oprócz ubezpieczyciela – do wysokości kwoty wypłaconego odszkodowania wystąpi również przewoźnik kolejowy – tytułem niezaspokojonej względem poszkodowanego przez ubezpieczyciela kwoty, np. franszyzy redukcyjnej czy kwoty ponad ustanowiony kwotowy limit odpowiedzialności.

sprawcy szkody – mimo że zachodzi na tle łączącego go z poszkodowanym stosunku prawnego – stanowi jednocześnie delikt w rozumieniu prawa cywilnego<sup>323</sup>.

## **2.2.4 Odpowiedzialność za szkodę powstałą wskutek zderzenia z innym pojazdem mechanicznym**

W sytuacji gdy dochodzi do kolizji mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody, powstaje „podwójne niebezpieczeństwo”, jakie ze sobą niesie każdy z tych środków. Zderzenie ich stwarza wzajemne zagrożenie dla tych środków i ich właścicieli (posiadaczy), a także podmiotów trzecich. Analizując zderzenia pojazdów mechanicznych (w tym również tych wchodzących w skład przedsiębiorstwa) wskazać należy na potencjalnie dwie podstawowe<sup>324</sup> sytuacje:

1. zderzenie pojazdu drogowego z pojazdem kolejowym,
2. zderzenie dwóch pojazdów kolejowych.

**Przy takim wzajemnym narażeniu się na niebezpieczeństwo, odpowiedzialność w odniesieniu do wzajemnych roszczeń właściwych podmiotów opiera się na zasadach ogólnych (zob. art. 436 § 2 zd. 1 k.c.)<sup>325</sup>.** Przepis ten znajduje także zastosowanie do wypadków, gdy następuje zderzenie mechanicznych środków komunikacji, z których jeden wchodzi w skład przedsiębiorstwa komunikacyjnego. Zgodnie z wyrokiem SN z dnia 17 grudnia 1984 r., ogólne zasady odpowiedzialności na zasadzie winy co do wzajemnych roszczeń właścicieli pojazdów mechanicznych (środków komunikacji) znajdują zastosowanie także wtedy, gdy dochodzi do zderzenia tych pojazdów, a jeden z nich wchodzi w skład przedsiębiorstwa wprawianego w ruch za pomocą sił przyrody<sup>326</sup>. Jak wskazuje Paweł Bucoń wprowadzenie zasad ogólnych odpowiedzialności w przypadku zdarzenia się mechanicznych środków komunikacji podyktowane jest faktem, że w takich sytuacjach odpowiedzialność podmiotów znosi się we wzajemnych stosunkach, swoiście się neutralizując<sup>327</sup>. Takie rozwiązanie pozostaje uzasadnione tym, że skoro ścierają się dwa niebezpieczeństwa, nie

---

<sup>323</sup> Prawo polskie przewiduje swobodną konkurencję między reżimami odpowiedzialności w tym sensie, że nie przyznaje pierwszeństwa żadnemu z nich. Wybór podstawy roszczeń należy do poszkodowanego (może on wyraźnie wynikać z treści powództwa albo ze sposobu sformułowania roszczeń, podstaw faktycznych pozwu itd.). Przepis nie tworzy zatem konstrukcji roszczenia mieszanego – zob. szerzej rozważania nt. zbiegu odpowiedzialności. Tak: M. Wałachowska, [w:] *Kodeks cywilny ...*, s. 616.

<sup>324</sup> Możliwe jest również zderzenie pojazdu kolejowego z bezałogowymi statkami powietrznymi (dronami) – zob. szerzej. A. Konert, *Bezałogowe statki powietrzne. Nowa era w prawie lotniczym. Zagadnienia cywilnoprawne*, Warszawa 2020, s. 70 i n.

<sup>325</sup> Wyrok SA w Warszawie z dnia 15 listopada 2017 r., I ACa 1495/16, LEX nr 2418170.

<sup>326</sup> Wyrok SN z dnia 17 grudnia 1984 r., IV CR 509/84, OSNCP 1985, nr 9, poz. 138, zob. też: A. Szpunar, *Wynagrodzenie szkody w razie zderzenia pojazdów mechanicznych*, Palestra 1986, nr 3, s. 4.

<sup>327</sup> P. Bucoń, *Odpowiedzialność cywilna uczestników wypadku komunikacyjnego*, Warszawa 2008, s. 79.

można badać odpowiedzialności w oparciu o zasadę ryzyka, która to ma zastosowanie wyłącznie gdy niebezpieczeństwo zagraża wyłącznie jednej stronie<sup>328</sup>. Zgodnie z wyżej przywołanym wyrokiem SN zasada ryzyka jest wyjątkiem w stosunku do ogólnej, a więc opartej na zasadzie winy, odpowiedzialności i powinna być stosowana ściśle z ograniczeniem jej do wypadków przez ustawodawcę przewidzianych. Obowiązujące przepisy nie wprowadzają rozróżnienia podstaw odpowiedzialności (ryzyko, wina) dla pewnych stanów faktycznych, a mianowicie gdy dochodzi do zderzenia pojazdów mechanicznych (środków komunikacji), z których jeden z uwagi na swoje właściwości (ciężar, szybkość itp.) stwarza w wyniku zderzenia większe niebezpieczeństwo, np. pociąg z motocyklem lub małym samochodem.

**Odpowiedzialność wobec osób trzecich znajdujących się poza zderzającymi się pojazdami – drogowym i kolejowym lub kolejowym i kolejowym - oparta jest na zasadzie ryzyka i ma charakter solidarny (art. 441 k.c.)<sup>329</sup>. Jeżeli osobą trzecią była osoba przewożona z grzeczności posiadacz pojazdu odpowiada wobec niej na zasadzie winy, a drugi na zasadzie ryzyka<sup>330</sup>.**

Z uwagi, że podczas realizacji przewozów kolejowych niezwykle rzadko<sup>331</sup> dochodzi do przewozu z grzeczności warto pokrótce zarysować przyjętą przeze mnie koncepcję zasady odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego za szkody wyrządzone tymże osobom. Zgodnie z treścią zdania drugiego art. 436 § 2 k.c. odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez samoistnego posiadacza pojazdów mechanicznych wprawianych w ruch za pomocą sił przyrody względem osób przewożonych z grzeczności opiera się na zasadach ogólnych – tj. zasadzie winy z art. 415 k.c.

Przewóz z grzeczności ma miejsce gdy wykonywany jest on bezinteresownie tj. nieodpłatnie, bez wynagrodzenia w żadnej z postaci oraz gdy nie można go uznać za realizację interesu posiadacza mechanicznego środka komunikacji<sup>332</sup>. Przewóz z grzeczności odbywa się

---

<sup>328</sup> W. Czachórski, *Zarys prawa zobowiązań*, Łódź-Warszawa 1955, s. 139.

<sup>329</sup> M. Wałachowska, M.P. Ziemiak, [w:] *Kodeks cywilny ...*, s. 566.

<sup>330</sup> Wyrok SN z dnia 18 października 1975 r., I CR 608/75, LEX nr 5015, wyrok SN z dnia 25 sierpnia 1978 r., III CZP 48/78, LEX nr 2305.

<sup>331</sup> Przewóz z grzeczności świadczony był przez wszystkich polskich przewoźników kolejowych dla obywateli Ukrainy od 26 lutego 2022 r. w ramach pomocy dla uchodźców dotkniętych wojną na Ukrainie – zob. <https://raportkolejowy.pl/polscy-przewoźnicy-kolejowi-razem-dla-ukrainy/> (dostęp: 14 marca 2022 r.). Od 1 września 2022 r. bezpłatne przejazdy dla obywateli Ukrainy są dostępne jedynie w regionalnych pociągach na terenie województwa małopolskiego – zob. <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/18871,Przejazdy-pociagami-dla-obywateli-Ukrainy.html> (dostęp: 15 września 2022 r.).

<sup>332</sup> M. Wałachowska, M.P. Ziemiak, [w:] *Kodeks cywilny ...*, s. 568.

najczęściej wobec osób podróżujących autostopem, ale **nie może być o nim mowy, kiedy posiadaczowi środka komunikacji należy się wynagrodzenie, którego pasażer nie uiścił**<sup>333</sup>.

Stosując analogicznie powyższy przepis o odpowiedzialności samoistnego posiadacza pojazdu mechanicznego względem osób przewożonych z grzeczności do odpowiedzialności przewoźnika kolejowego za osoby przewożone przez niego z grzeczności, można wskazać, że **przewoźnik kolejowy również będzie odpowiadał na zasadach ogólnych za szkody wyrządzone tymże osobom (pasażerom przewożonych z grzeczności).**

### **2.2.5 Odpowiedzialność przewoźnika kolejowego a odpowiedzialność podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wagonów (ECM – ang. *Entity in Charge of Maintenance*)**

Na podstawie Rozporządzenia Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające Rozporządzenie (WE) nr 653/2007<sup>335</sup> ustanowiony został system certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie stanu technicznego wagonów towarowych, o którym mowa w art. 14a Dyrektywy 2004/49/WE. Zgodnie z art. 4 Rozporządzenia system utrzymania musi obejmować następujące funkcje:

1. funkcja zarządzania (umożliwiająca nadzór nad funkcjami utrzymania określonymi w poniższych punktach i ich koordynowanie, a także pozwalającą zapewnić bezpieczny stan wagonu towarowego w systemie kolejowym),
2. funkcja rozwoju utrzymania (rozumiana jako odpowiedzialność za zarządzanie dokumentacją dotyczącą utrzymania, w tym zarządzanie konfiguracją, w oparciu o dane projektowe i operacyjne, jak również o wyniki działań i korzyści z doświadczenia),
3. funkcję zarządzania utrzymaniem taboru (umożliwiającą wycofanie wagonu towarowego do celów utrzymania i jego przywrócenie do eksploatacji po zakończeniu utrzymania),
4. funkcja przeprowadzania utrzymania (przeprowadzanie wymaganego utrzymania technicznego wagonu towarowego lub jego części, włącznie z dokumentacją dotyczącą dopuszczenia do użytkowania).

Ponadto, szczegółowe wymogi do spełnienia i realizacji powyższych funkcji określa załącznik III do rozporządzenia pt. „Wymogi i kryteria oceny w odniesieniu do organizacji

---

<sup>333</sup> T. Dubis, [w:] *Kodeks Cywilny. Komentarz. 10 wydanie*, (red.) E. Gniewek, P. Machnikowski, Warszawa 2021, s. 994.

<sup>335</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 z dn. 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007 (Dz.U.UE.L.2011.122.22).

składających wniosek o certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie lub o certyfikat w zakresie funkcji utrzymania zleconych innym kontrahentom na zasadzie outsourcingu przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie”.

Podmiotem odpowiedzialnym jest przedsiębiorca, który utrzymuje w odpowiednim stanie technicznym wagony towarowe eksploatowane przez przewoźników kolejowych, a którego zadaniem jest dopilnowanie, aby wyżej opisane funkcje były zgodne z wymogami i kryteriami oceny wyszczególnionymi w załączniku III. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie zobowiązany jest wykonywać funkcję zarządzania samodzielnie – nie wyklucza to jednak możliwości zlecenia innym podmiotom na zasadzie *outsourcingu*<sup>336</sup> wyłącznie funkcji rozwoju utrzymania, zarządzania utrzymaniem lub przeprowadzania utrzymania (lit. b-d)<sup>337</sup>.

Podmiot ubiegający się o uzyskanie certyfikatu powinien spełnić szereg wymagań wynikających z ustawy o transporcie kolejowym oraz Rozporządzenia nr 445/2011. Certyfikacja opiera się na ocenie zdolności danego podmiotu do spełnienia stosownych wymogów określonych w załączniku III i do konsekwentnego ich stosowania. Obejmuje ona system nadzoru w celu zapewnienia ciągłej zgodności ze stosownymi wymogami po przyznaniu certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie. Zgodnie z Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 445/2011 certyfikaty ECM wydaje Prezes UTK działający jako regulator rynku kolejowego. Zadaniem Prezesa UTK jest dokonanie oceny zdolności wnioskodawcy do wykonywania czynności mających na celu utrzymywanie wagonów towarowych, tak aby były w stanie poruszać się w bezpieczny sposób.

**Prowadząc rozważania na temat zakresu odpowiedzialności ECM na uwagę zasługuje art. 4 ust. 4 Rozporządzenia nr 445/2011, zgodnie z którym podmiot odpowiedzialny za utrzymanie jest odpowiedzialny na zasadzie winy za rezultat działań związanych z utrzymaniem, którymi zarządza, a także ustanawia system do celów monitorowania wyników tych działań.**

Wartym przywołania na kanwie rozważań odpowiedzialności ECM jest wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie, który w wyroku z dnia 17 listopada 2015 r.<sup>338</sup> stwierdził, że przepisy Rozporządzenia 445/2011 ani przepisy ustawy o transporcie kolejowym w zakresie

---

<sup>336</sup> W przypadku korzystania z outsourcingu podmiot odpowiedzialny za utrzymanie zapewnia, aby stosowane były zasady przedstawione w załączniku I do Rozporządzenia tj. Zasady mające zastosowanie do organizacji składających wniosek o certyfikat w zakresie funkcji utrzymania zleconych innym kontrahentom na zasadzie outsourcingu przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie.

<sup>337</sup> Odpowiedzialność wykonawcy za podwykonawców realizują się w oparciu o art. 474 k.c.

<sup>338</sup> Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 17 listopada 2015 r. o sygn. akt: I ACa 265/15, LEX nr 1957355.



regulacji dotyczących podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie nie uchylają odpowiedzialności przewoźnika kolejowego określonej w przepisach kodeksu cywilnego za zaistniałe wypadki. W sprawie ustalono, że pociąg zestawiony z 30 wagonów załadowanych miałem węglowym wykoleił się uszkodzając infrastrukturę kolejową oraz część wagonów tego składu. Bezpośrednią przyczyną wykolejenia było urwanie czopa skreću<sup>339</sup> wagonu<sup>340</sup>. Wagon był własnością podmiotu trzeciego i był dzierżawiony przez przewoźnika kolejowego. Jednocześnie w Krajowym Rejestrze Pojazdów Kolejowych (ang. *National Vehicle Register* – NVR) jako podmiot odpowiedzialny za utrzymanie wykolejonego wagonu wpisano podmiot inny aniżeli przewoźnik kolejowy. Zarządca infrastruktury pozwał przewoźnika kolejowego za szkody wyrządzone w infrastrukturze wskutek niniejszego wykolejenia<sup>341</sup>. Przewoźnik kolejowy swoją obronę przed roszczeniem oparł m.in. na stwierdzeniu, że wyłączną odpowiedzialność za powstały wypadek ponosi podmiot odpowiedzialny za utrzymanie (ECM), który nie wykrył uszkodzenia osi w procesie utrzymania wagonu pomimo obowiązku przeprowadzenia prawidłowych badań defektoskopowych, co stanowi jedną z przesłanek egzoneracyjnych zwalniających go z odpowiedzialności za szkodę. Sąd Apelacyjny potwierdził odpowiedzialność przewoźnika kolejowego za szkodę na podstawie art. 435 k.c. dokonując szerokiej analizy przesłanek ziszczenia odpowiedzialności przewoźnika kolejowego na zasadzie ryzyka. W trafnej ocenie sądu przypisanie przewoźnikowi kolejowemu odpowiedzialności na podstawie art. 435 k.c. wymagało ustalenia, że prowadzi on na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody (pary, gazu, elektryczności, paliw płynnych itp.), uszkodzony (zarządca infrastruktury) poniósł szkodę, szkoda ta została wyrządzona przez ruch przedsiębiorstwa przewoźnika kolejowego. W ocenie sądu istniał związek przyczynowy pomiędzy szkodą poniesioną przez uszkodzonego, a ruchem przedsiębiorstwa przewoźnika kolejowego oraz nie ziściły się przesłanki egzoneracyjne: szkoda nie nastąpiła wskutek siły wyższej, wyłącznie z winy uszkodzonego lub wyłącznie z winy osoby trzeciej, za którą pozwany nie ponosi odpowiedzialności.

Dla rozważań dotyczących relacji pomiędzy przewoźnikiem kolejowym a podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie wagonów na przybliżenie zasługuje ostatnia z wyżej wskazanych przesłanek egzoneracyjnych. Jak wskazał SA, szkoda w majątku zarządcy infrastruktury nie powstała wyłącznie z powodu złego stanu technicznego wagonu, ale dlatego,

---

<sup>339</sup> Czop skreću wagonu jest elementem ramy wagonu, łączącego wózek kolejowy z nadwoziem.

<sup>340</sup> Przyczyną pęknięcia było uszkodzenie zmęczeniowe osi, które rozwijało się przez dłuższy czas w związku z jej mechanicznym uszkodzeniem (zarysowaniem).

<sup>341</sup> Por. rozważania dotyczące szkody w infrastrukturze kolejowej dotyczące podstaw odpowiedzialności przewoźnika kolejowego wobec zarządcy.

że pękła oś zestawu kołowego wagonu, który był wprowadzany w ruch za pomocą sił przyrody w ramach funkcjonowania przedsiębiorstwa pozwanego. Zatem ewentualna wina osoby trzeciej miała miejsce obok ruchu przedsiębiorstwa przewoźnika kolejowego jako jedna z przyczyn, ale nie jedyna powstania szkody<sup>342</sup>. W orzeczeniu przywołano również wyrok SA w Krakowie z dnia 31 stycznia 2013 r.<sup>343</sup>, w którym uznano, że „przewoźnik kolejowy nie może upatrywać w tym, że właścicielem wagonu, który bezpośrednio spowodował zaistnienie zdarzenia, okoliczności egzoneracyjnej, wyłączającej jej odpowiedzialność na podstawie art. 435 k.c. w postaci wystąpienia szkody wskutek winy osoby trzeciej, za którą nie ponosi ona odpowiedzialności. Może on jedynie, ale już w obrębie stosunku umownego łączącego ją ze stroną powodową, wystąpić przeciwko właścicielowi wagonu, którego niesprawność spowodowała zaistnienie szkody u strony powodowej, z roszczeniem regresowym.”

**Powyższy pogląd, wyrażony w wyroku Sądu Apelacyjnego w Krakowie zasługuje na aprobatę. Jednocześnie należy analogiczne rozwiązania stosować w stosunkach pomiędzy właścicielem wagonu, a podmiotem ECM.** W omawianym wyroku Sąd - rozpatrując zarzut dotyczący próby uwolnienia się od odpowiedzialności przewoźnika kolejowego z uwagi na ustanowienie ECM - wyraźnie wskazał, że przepisy, na podstawie których dochodzi do określenia podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wagonu i wpisania go do rejestru nie derogują zasady odpowiedzialności przewoźnika kolejowego na zasadzie ryzyka, podobnie zresztą jak przepisy ustawy o transporcie kolejowym, w szczególności dotyczące podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (zob. art. 4 ust 6c oraz art. 23j). Jak podkreślił Sąd, wykładnia przepisów będących podstawą zarzutu przewoźnika kolejowego niweczyłaby sens odpowiedzialności na zasadzie ryzyka, której istotą jest nałożenie na dłużnika odpowiedzialności odszkodowawczej niezależnie od istnienia po jego stronie winy. Pośród celów wprowadzenia odpowiedzialności na zasadzie ryzyka wymienia się m.in. zapobieżenie trudnościom dowodowym co do winy, a nawet samego sprawstwa<sup>344</sup>. Nie należy zatem wymagać od poszkodowanego ruchem przedsiębiorstwa (np. zarządcy infrastruktury), by poszukiwał osoby odpowiedzialnej za szkodę poza tym przedsiębiorstwem, ze względu na właściwości jakiejś jego części składowej (w znaczeniu funkcjonalnym, a więc bez względu na tytuł prawny prowadzącego przedsiębiorstwo do danej rzeczy), która bezpośrednio była przyczyną powstania zdarzenia szkodzącego. Określenie

---

<sup>342</sup> Por. wyrok SN z dn. 11 sierpnia 2010 r., I CNP 112/09, LEX nr 603888.

<sup>343</sup> Wyrok SA w Krakowie z dnia 31 stycznia 2013r., I ACa 1382/12, LEX 1344086.

<sup>344</sup> M. Kaliński [w:] *System Prawa Prywatnego Tom 6, Prawo zobowiązań – część ogólna*, (red.) A. Olejniczak, Warszawa 2009, str. 60-61.

podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wagonu na podstawie Rozporządzenia nr 445/2011 pozwoli przewoźnikowi kolejowemu skierować późniejsze roszczenia regresowe względem podmiotu biernie legitymowanego przy ewentualnym procesie regresowym. Niestety w omówionym orzeczeniu brak jest odniesienia do podstaw roszczeń regresowych przewoźnika kolejowego wobec podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wagonu. **W mojej ocenie podstawą odpowiedzialności w zakresie roszczeń regresowych będzie stanowiło zawinione działanie ECM, który to odpowiedzialny był na podstawie umowy do utrzymania taboru w należyтым stanie technicznym.** Powyższe umotywowane jest poglądem, że w przypadku gdy szkoda jest wynikiem ruchu przedsiębiorstwa i zawinionego działania podmiotu trzeciego odpowiedzialnego bezpośrednio za zdarzenie, możliwym jest zastosowanie konstrukcji z art. 441 § 3 k.c. Zgodnie z tym przepisem ten, kto odpowiada za szkodę mimo braku winy, ma zwrotne roszczenie do sprawcy, jeżeli szkoda powstała z jego winy. Przepis jest tak skonstruowany, iż wydaje się, że zazwyczaj regres opiewa na całą sumę wypłaconego odszkodowania. Na ograniczenie procentowe regresu przewoźnika kolejowego wobec ECM mogą wpłynąć okoliczności faktyczne wskazujące na częściową odpowiedzialność przewoźnika kolejowego za powstałą wcześniej szkodę.

Podsumowując, można przyjąć pogląd, że odpowiedzialność solidarną za powstałą szkodę wyrządzoną podmiotom trzecim, wskutek niewłaściwego stanu technicznego wagonów towarowych ponoszą ECM na podstawie art. 4 ust 4 Rozporządzenia nr 445/2011 (odpowiedzialność na zasadzie winy) oraz przewoźnik kolejowy na podstawie art. 435 k.c. (odpowiedzialność na zasadzie ryzyka). W przypadku spełnienia świadczenia odszkodowawczego przez przewoźnika kolejowego (lub zakład ubezpieczeń udzielający mu ochrony z tytułu umowy ubezpieczenia OC) ma on prawo wystąpić z roszczeniem regresowym względem ECM w oparciu o art. 4 ust 4 Rozporządzenia nr 445/2011.

### **2.3. Odpowiedzialność przewoźnika kolejowego za szkody w środowisku**

Jednym ze skutków rozwoju transportu jest konieczność zapewnienia coraz intensywniejszego przemieszczania się ludzi i przewozu towarów, a to wymusza podjęcia prób udoskonalania istniejących już rozwiązań komunikacyjnych czy systemowych. Powyższe powiązane jest z rosnącym zagrożeniem wyrządzenia szkód w środowisku. Ryzyko to od kilkudziesięciu lat jest przedmiotem rozważań w aspekcie prawnym. Konsekwencją tychże rozważań jest ustawiczny rozwój prawodawstwa w zakresie ochrony środowiska oraz wprowadzenia optymalnych rozwiązań w przypadku wyrządzenia szkody środowiskowej. Na

uwagę zasługują zatem wyodrębnienie w pracy regulacji prawnych odpowiedzialności przewoźnika kolejowego za szkody wyrządzone w środowisku<sup>345</sup>.

**Kluczowe znaczenie ma tu ustawa z 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie<sup>346</sup>**, na mocy której implementowano do polskiego porządku prawnego Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/35/WE w sprawie odpowiedzialności za środowisko w odniesieniu do zapobiegania i zaradzania szkodom wyrządzonym środowisku naturalnemu z dnia 21 kwietnia 2004 roku<sup>347</sup>. Dyrektywa stała się przyczynkiem rozwoju regulacji dotyczących naprawienia szkód w środowisku<sup>348</sup>. Głównym celem Dyrektywy było ustalenie ram odpowiedzialności za szkody w środowisku w oparciu o zasadę „zanieczyszczający płaci”, w celu zapobiegania i zaradzenia szkodom wyrządzonym środowisku naturalnemu (art. 1 Dyrektywy 2004/35/WE) oraz zasad prewencji i przezorności poprzez „zapobieganie i zaradzanie szkodom wyrządzonym środowisku naturalnemu”. Zgodnie z art. 8 ust. 1 Dyrektywy, podmiot gospodarczy ponosi koszty działań zapobiegawczych i zaradczych podjętych na podstawie niniejszej dyrektywy. Przez środki zaradcze rozumie się działanie lub szereg działań, włącznie ze środkami łagodzącymi lub tymczasowymi, podejmowanych w celu przywrócenia, odbudowania właściwego stanu lub zastąpienia zasobów naturalnych, które doznały uszczerbku, i/lub ich osłabionej użyteczności lub zapewnienia równoważnej alternatywy. Zgodnie z przepisami Dyrektywy 2004/35 podmiot gospodarczy<sup>349</sup> zobowiązany jest do wypełnienia szeregu obowiązków, które można podzielić na 3 kategorie: obowiązki informacyjne, obowiązki finansowe, obowiązki prewencyjne<sup>350</sup>.

Podstawowym celem ustawy z 2007 r. jest zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa ekologicznego poprzez określenie zasad zapobiegania szkodom w środowisku.

---

<sup>345</sup> Zob. problematykę ochrony środowiska w sektorze kolejowym USA: M. Sokół, *Ochrona środowiska w sektorze kolejowym w Stanach Zjednoczonych Ameryki*, [w:] *Rynek Kolejowy. Współczesne prawne i sektorowe uwarunkowania ochrony konkurencji i konsumenta*, M. Pawelczyk (red.), Warszawa 2017, s. 295-312.

<sup>346</sup> Ustawa z 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 2187)

<sup>347</sup> Dyrektywa 2004/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 roku w sprawie odpowiedzialności za środowisko w odniesieniu do zapobiegania i zaradzania szkodom wyrządzonym środowisku naturalnemu (Dz. Urz. UE L Nr 143/2004).

<sup>348</sup> B. Rakoczy, *Odpowiedzialność za szkodę w środowisku, Dyrektywa 2004/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. Komentarz.*, Toruń 2010, s. 7.

<sup>349</sup> „Podmiot gospodarczy” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, prywatną lub publiczną, która prowadzi lub nadzoruje działalność zawodową lub, w przypadkach gdy jest to przewidziane w ustawodawstwie krajowym, osobę, której delegowano uprawnienia do podejmowania decyzji ekonomicznych dotyczących technicznego funkcjonowania takiej działalności, włącznie z posiadaczami uprawnień lub zezwolenia na prowadzenie takiej działalności lub osobami, które rejestrują lub zgłaszają taką działalność (art. 2 ust. 6 Dyrektywy).

<sup>350</sup> Szerzej: M. Walas, *Zakres podmiotowy Dyrektywy 2004/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 roku w sprawie odpowiedzialności za środowisko w odniesieniu do zapobiegania i zaradzania szkodom wyrządzonym środowisku naturalnemu oraz ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 roku o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie*, Publikacja konferencyjna „Odpowiedzialność za szkodę w środowisku”, (red.) B. Rakoczy, Toruń 2009, s. 233.

Bezpieczeństwo na gruncie przepisów tej ustawy ma zapewnić pewność podejmowania ryzyka związanego z wykonywaniem działalności przez podmiot korzystający ze środowiska, stwarzający ryzyko szkody w środowisku lub przez podmiot korzystający ze środowiska, jeżeli dotyczą gatunków chronionych lub chronionych siedlisk przyrodniczych oraz wystąpiły z winy podmiotu korzystającego ze środowiska<sup>351</sup>.

Ustawa o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie reguluje zasady odpowiedzialności za brak zapobiegania szkodom w środowisku i naprawę tychże szkód (art. 1). Ustawa wprowadza również definicję szkody w środowisku, zgodnie z którą przez szkodę w środowisku rozumie się negatywną, mierzalną zmianę stanu lub funkcji elementów przyrodniczych, ocenioną w stosunku do stanu początkowego, która została spowodowana bezpośrednio lub pośrednio przez działalność prowadzoną przez podmiot korzystający ze środowiska (art. 6 ust. 11). Ustawą objęto szkody w gatunkach chronionych (art. 6 ust. 11 pkt a) lub chronionych siedliskach przyrodniczych, wodach (art. 6 ust. 11 pkt b) oraz w powierzchni ziemi (art. 6 ust. 11 pkt c).

Zgodnie z art. 9 ustawy, korzystający ze środowiska przedsiębiorca w przypadku zidentyfikowania zagrożenia szkodą środowiskową zobowiązany jest do podjęcia działań, które zapobiegą szkodzie, a jeżeli nie jest to możliwe, to chociaż ją zmniejszą. Brak jest wyraźnego wskazania tych działań przez ustawodawcę - mogą to być czynności mieszczące się w katalogu działań zapobiegawczych (art. 6 pkt 4) bądź też inne, które w okolicznościach konkretnej sprawy posłużą realizacji wskazanego przez ustawodawcę celu<sup>352</sup>. W przypadku kiedy doszło do szkody, podmiot korzystający ze środowiska obowiązany wykonać czynności, które zmniejszyłyby zaistniałą szkodę, a jeżeli jest ryzyko dalszych szkód – zapobiegłyby im przede wszystkim poprzez usunięcie przyczyny szkody lub powstałych zanieczyszczeń. Jednocześnie na podstawie art. 22 ust. 1 ustawy o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie koszty przeprowadzenia działań zapobiegawczych lub naprawczych ponosi podmiot korzystający ze środowiska dla tych zasobów lub użyteczności.

**Kolejnym aktem wymagającym przywołania jest ustawa – Prawo ochrony środowiska<sup>353</sup>.** Na podstawie systematyki wynikającej Tytułu VI wskazanej ustawy wyróżnia się następujące rodzaje odpowiedzialności prawnej: cywilną<sup>354</sup>, karną<sup>355</sup> oraz

---

<sup>351</sup> P. Korzeniowski, *Ryzyko szkody w środowisku*, Prawo i Środowisko 2011, nr 1, s. 89.

<sup>352</sup> *Ibidem*, s. 234-235.

<sup>353</sup> Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1973, 2127, 2269).

<sup>354</sup> Zob. szerzej nt. rosnącej roli odpowiedzialności cywilnej w prawie ochrony środowiska – W. Radecki, *Odpowiedzialność prawna w ochronie środowiska*, Warszawa 2002. J. Dmowska, *Funkcje odpowiedzialności cywilnej w prawie ochrony środowiska*, Przegląd Prawa Ochrony Środowiska 2021, nr 1-2.

<sup>355</sup> B. Rakoczy, *Prawo ochrony środowiska. Zagadnienia podstawowe.*, Warszawa 2018, s. 136-140.

administracyjną<sup>356</sup>. Powyższe podyktowane jest, że dla zapewnienia właściwej ochrony środowiska niezbędnym było wprowadzenie i wykorzystanie wszelkich instrumentów prawnych właściwych dla różnego gałęzi praw uwzględniając interdyscyplinarny charakter ochrony środowiska.

Na potrzeby rozważań dotyczących odpowiedzialności cywilnej wskazać należy, że do grupy przepisów regulujących zasady tej odpowiedzialności w kontekście szkód w środowisku – zalicza się także kodeks cywilny (regulujący podstawowe pojęcia i zasady odpowiedzialności). W regulacjach w zakresie ochrony środowiska można zauważyć tendencję ustawodawcy do wprowadzania szerokiego zakresu odpowiedzialności cywilnej na wzór odpowiedzialności na zasadzie ryzyka. Zgodnie bowiem z art. 324 Prawa ochrony środowiska wprowadzającym swoiste rozszerzenie odpowiedzialności wynikającej z ogólnych rozwiązań kodeksu cywilnego, w razie wyrządzenia szkody przez zakład o zwiększonym ryzyku lub o dużym ryzyku art. 435 § 1 k.c. stosuje się niezależnie od tego, czy zakład ten jest wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody. Z kolei zgodnie z definicją legalną zawartą w art. 248 ustawy wprowadzono dychotomiczny podział na: „zakład o zwiększonym ryzyku” tj. zakład stwarzający zagrożenie wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, w zależności od rodzaju, kategorii i ilości substancji niebezpiecznej znajdującej się w zakładzie uznaje się za zakład o zwiększonym ryzyku wystąpienia awarii oraz „zakład o dużym ryzyku” tj. zakład o dużym ryzyku wystąpienia awarii. Zakwalifikowanie danego zakładu do którejś z powyższych kategorii uzależnione jest od rodzaju, kategorii oraz ilości substancji niebezpiecznej znajdującej się w zakładzie<sup>357</sup>. Analizując zakres przedmiotowy obowiązywania powyższego przepisu o następujący podział zakładów:

1. o zwiększonym ryzyku lub dużym ryzyku, należące do kategorii wprawianych w ruch za pomocą sił przyrody;
2. o zwiększonym ryzyku lub dużym ryzyku, nienależące do kategorii wprawianych w ruch za pomocą sił przyrody;
3. inne zakłady, należące do kategorii wprawianych w ruch za pomocą sił przyrody;

---

<sup>356</sup> Zob. szerzej: K. Kwaśnicka, *Odpowiedzialność administracyjna w prawie ochrony środowiska*, Warszawa 2011.

<sup>357</sup> Do zakładu o zwiększonym ryzyku lub o dużym ryzyku zalicza się zakład, w którym występuje jedna lub więcej substancji niebezpiecznych w ilości równej lub większej niż określone w odpowiednim załączniku do rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej wydanego na podstawie art. 248 ust 3 ustawy Prawo ochrony środowiska.

4. inne zakłady, nienależące do kategorii wprawianych w ruch za pomocą sił przyrody<sup>358</sup>.  
Jedynie te podmioty zarządzające zakładami nie odpowiadają na zasadzie ryzyka z art. 435 § 1 k.c., lecz na zasadzie winy z art. 415 k.c.

Przyjąć należy, że przewoźnik kolejowy powinien być kwalifikowany jako inny zakład należący do kategorii wprowadzanych w ruch za pomocą sił przyrody. Możliwe jest również zakwalifikowanie wybranych przewoźników towarowych przewożących towary niebezpieczne do pierwszej kategorii, tj. przedsiębiorstw o zwiększonym ryzyku lub dużym ryzyku, należących do kategorii wprawianych w ruch za pomocą sił przyrody.

Analizując odpowiedzialność przedsiębiorstwa kolejowego za szkody w środowisku na uwagę zasługują również przepisy Działu III Prawo ochrony środowiska, określające ogólne obowiązki związane z eksploatacją infrastruktury transportowej (w tym kolejowej) w zakresie ochrony przed zanieczyszczeniami. Są to rozwiązania techniczne (ust. 1) oraz organizacyjne (ust. 2). W powyższym przepisie nie wskazano *explicite*, kto jest adresatem wynikających z niego obowiązków, niemniej jednak z uwagi na ich generalny charakter oraz duże zróżnicowanie, przyjmuje się, że będą one spoczywały na podmiotach projektujących określone rozwiązania komunikacyjne, a także na ich zarządcach infrastruktury<sup>359</sup>. O ile rozwiązania organizacyjne pozostają zazwyczaj poza obrębem działalności przewoźnika kolejowego (ich zakres powiązany jest w głównej mierze z działalnością zarządcy infrastruktury), o tyle wskazać należy na jeden z obowiązków technicznych, polegający na zapewnieniu środków umożliwiających usuwanie odpadów powstających w trakcie eksploatacji linii kolejowej przez przewoźnika kolejowego (art. 173 ust. 1 pkt c). Zatem jednym z obowiązków przewoźnika kolejowego będzie konieczność zapewnienia środków pozwalających na usunięcie odpadów po zrealizowanym przewozie kolejowym.

Podstaw odpowiedzialności przewoźnika kolejowego upatrywać można w szczególności w art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie<sup>360</sup>. Podkreślić należy, że przewoźnik kolejowy - jako podmiot korzystający ze środowiska - zobowiązany będzie również do stosowania przepisów Prawo ochrony środowiska. Jednocześnie, przewoźników kolejowych można zakwalifikować jako podmioty gospodarcze posiadające zezwolenie na prowadzenie działalności przewozowej. Do działalności stwarzającej ryzyko powstania szkody w środowisku zalicza się również transport

---

<sup>358</sup> W. Radecki, *Komentarz do ustawy – Prawo ochrony środowiska. Środki finansowo-prawne.*, Wrocław 2002, s. 32.

<sup>359</sup> K. Gruszecki, *Prawo ochrony środowiska. Komentarz*, Warszawa 2008, s. 381.

<sup>360</sup> Ustawa z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 2187.).

towarów niebezpiecznych w rozumieniu ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych. Sama problematyka przewozów niebezpiecznych została uregulowana przez ustawodawcę w ustawie o transporcie kolejowym oraz ustawie o przewozie towarów niebezpiecznych.

Szkoda w środowisku, zgodnie z definicją legalną zawartą w art. 6 pkt. 11 ustawy o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie, jest negatywną, mierzalną zmianą stanu lub funkcji elementów przyrodniczych, ocenioną w stosunku do stanu początkowego, która została spowodowana bezpośrednio lub pośrednio przez działalność prowadzoną przez podmiot korzystający ze środowiska. Szkoda ta może zostać wyrządzona w gatunkach chronionych, w chronionych siedliskach przyrodniczych, w wodach<sup>361</sup> lub w powierzchni ziemi<sup>362</sup> (art. 6 pkt. 11 ustawy). Definicja szkody w środowisku odnosi się tylko do szkód wywołanych przez podmiot korzystający ze środowiska – poprzez jego działalność w sposób bezpośredni, bądź pośredni. Istotnym elementem szkody w środowisku jest jej mierzalność – tzn. możliwość wyrażenia zmian, jakie nastąpiły w sposób skwantyfikowany<sup>363</sup>. Dla stwierdzenia wyrządzenia szkody, konieczne jest określenie stanu początkowego, który zdefiniowany został jako stan i funkcje środowiska oraz poszczególnych elementów przyrodniczych przed wystąpieniem szkody w środowisku oszacowanej na podstawie dostępnych informacji.

Szkody mogące powstać w środowisku można podzielić również według kryterium dobra chronionego zaproponowanego przez Dorotę Maśniak:

1. szkody w środowisku w postaci kosztów ekologicznych (ponoszonych przez państwo lub gminę), utraty korzyści (przez państwo lub gminę) związanej z zanieczyszczeniem środowiska oraz w postaci ubytków lub uszkodzenia środowiska jako dobra wspólnego lub publicznego,
2. szkody na osobie lub mieniu (naruszenie dóbr indywidualnych) w postaci kosztów ekologicznych, utraty korzyści (ponoszonych przez jednostkę) oraz w postaci uszkodzenia ciała, śmierci lub ubytków zasobów naturalnych (użytkowanych przez jednostkę)<sup>364</sup>.

---

<sup>361</sup> Szkoda w wodach rozumiana jest jako zmiana mająca znaczący negatywny wpływ na stan ekologiczny, chemiczny lub ilościowy wód.

<sup>362</sup> Szkodą w powierzchni ziemi jest zanieczyszczenie substancjami, preparatami, energiami, organizmami lub mikroorganizmami polegające na przekroczeniu standardów jakości gleby lub ziemi określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 1 września 2016 r. w sprawie sposobu prowadzenia oceny zanieczyszczenia powierzchni ziemi (Dz.U. 2016 poz. 1395).

<sup>363</sup> W. Federczyk, A. Kosieradzka-Federczyk [w:] *Ustawa o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie. Komentarz*, (red.) W. Federczyk, A. Kosieradzka-Federczyk LEX 2013, art. 6. (dostęp: 28 kwietnia 2022 r.).

<sup>364</sup> D. Maśniak, *Ubezpieczenia ekologiczne*, Kraków 2003, str. 119.



### **3. Dochodzenie roszczeń przez poszkodowanego w wypadku kolejowym o charakterze transgranicznym – prawo właściwe oraz jurysdykcja.-**

Intensywny rozwój transgranicznego ruchu kolejowego - zarówno osobowego, jak i towarowego oraz wzajemne powiązania podmiotów polskiego sektora kolejowego z tożsamymi podmiotami kolejowymi mającymi siedzibę za granicami państwa polskiego<sup>365</sup> może powodować zdarzenia prawne, mające powiązanie z więcej niż jednym obszarem prawnym. Dodatkowo, przewóz osób mających miejsce zamieszkania w innym państwie oraz przewóz towarów zagranicznych implikuje konieczność odwołania się do prawa prywatnego międzynarodowego. Jak wskazuje Maksymilian Pazdan prawo prywatne międzynarodowe w znaczeniu szerokim obejmuje normy kolizyjne rozgraniczające sfery działania systemów prawnych różnych państw (przez określenie które z nich należy stosować) oraz normy merytoryczne regulujące sytuację z elementem międzynarodowym<sup>366</sup>.

Międzynarodowe wypadki kolejowe, z uwagi na szeroki wachlarz stanów faktycznych oraz możliwych podmiotów poszkodowanych tymi zdarzeniami, w oparciu o kryterium podmiotu poszkodowanego można podzielić następująco:

1. poszkodowanym w wypadku kolejowym, mającym miejsce w Polsce, jest osoba zamieszkała za granicą, zaś:
  - a) osoba fizyczna jest pasażerem polskiego przewoźnika kolejowego (odpowiedzialność kontraktowa wynikająca ze stosunku umowy o przewóz w zbiegu z odpowiedzialnością deliktową)
  - b) osoba fizyczna nie jest pasażerem polskiego przewoźnika kolejowego (odpowiedzialność deliktowa z uwagi na brak stosunku umowy o przewóz)
2. poszkodowanym w wypadku kolejowym mającym miejsce w Polsce jest zagraniczny właściciel ładunku przewożonego przez przewoźnika kolejowego mającego siedzibę w Polsce (odpowiedzialność kontraktowa za szkodę w przewożonym ładunku)
3. poszkodowanym w wypadku kolejowym mającym miejsce w Polsce, a wyrządzonym przez polskiego przewoźnika kolejowego jest podmiot mający siedzibę za granicą (odpowiedzialność deliktowa za szkody na mieniu).

Elementem wspólnym wymienionych wyżej sytuacji jest powstanie trójstronnego stosunku prawnego, na które składają się stosunki: pomiędzy poszkodowanym a sprawcą

---

<sup>365</sup> Polscy przewoźnicy kolejowi często korzystają na podstawie umów dzierżawy z taboru zagranicznych przewoźników. Implikuje to często konieczność serwisowania taboru kolejowego w zagranicznych serwisach naprawczych lub u producentów mających swoje zakłady na terenie państw UE.

<sup>366</sup> M. Pazdan, *Prawo prywatne międzynarodowe*, Warszawa 2012, s. 24.

szkody (przewoźnikiem kolejowym), pomiędzy przewoźnikiem kolejowym, a jego ubezpieczycielem OC oraz pomiędzy poszkodowanym, a ubezpieczycielem OC przewoźnika kolejowego. **Analizie poddany zostanie stosunek łączący poszkodowanego z przewoźnikiem kolejowym oraz stosunek o podobnej naturze (wynikający z akcesoryjnej odpowiedzialności ubezpieczyciela) – tj. stosunek pomiędzy poszkodowanym, a ubezpieczycielem OC przewoźnika kolejowego.** W pracy, z uwagi na pośrednie znaczenie przy dochodzeniu roszczeń przez poszkodowanych w zdarzeniach kolejowych, pominięte zostało zagadnienie właściwości prawa dla stosunku przewoźnik kolejowy – ubezpieczyciel OC przewoźnika kolejowego, wynikający z zawartej umowy ubezpieczenia. Obserwacja zawieranych przez przewoźników kolejowych umów ubezpieczenia z punktu widzenia brokera ubezpieczeniowego pozwala na stwierdzenie, że w każdym przypadku w umowie ubezpieczenia oraz o.w.u. zawarte są wyraźne wskazania właściwego prawa oraz rodzaju jurysdykcji dla umowy ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego. Powyższe podyktowane jest wolą wyraźnego wyboru stron umowy ubezpieczenia przed zdarzeniem powodującym szkodę oraz uniknięcie stosowania rozwiązań ogólnych<sup>367</sup> zawartych w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. (Rzym I) o prawie właściwym dla zobowiązań umownych<sup>368</sup>.

Rozważania o charakterze transgranicznym podzielono w pierwszej kolejności na wybór prawa właściwego, a później na właściwość jurysdykcji w sprawie. Wybór prawa właściwego oraz właściwości sądowej dla danego zdarzenia podzielono o kryterium odpowiedzialności – kontraktowej oraz deliktowej.

Obszar przewozu międzynarodowego jest tradycyjnie uregulowany szeregiem szczególnych przepisów prawa unijnego oraz międzynarodowego. Poszukując norm prawnych regulujących prawo właściwe oraz jurysdykcję sądową dla powyższych zdarzeń, odniosłem się w szczególności do następujących aktów prawnych:

1. Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. wraz z załącznikami (COTIF),

---

<sup>367</sup> Szerzej nt. prawa właściwego dla umów ubezpieczenia: E. Kowalewski, A. Bzdyń, *Prawo właściwe dla umów ubezpieczenia w świetle prawa polskiego na tle regulacji europejskich*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 2012, nr 1, s. 67-87, M. Kropka, *Kolizyjnoprawna regulacja umowy ubezpieczenia w Rozporządzeniu Rzym I*, Katowice 2010, K. Ludwichowska, T. Thiede, *Reżim kolizyjny umowy ubezpieczenia po wejściu w życie rozporządzenia Rzym I*, Prawo Asekuracyjne 2009 nr 2, s. 58-72.

<sup>368</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. (Rzym I) o prawie właściwym dla zobowiązań umownych (Dz. U. UE L.08.177.6)

2. Rozporządzenia (WE) nr 864/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lipca 2007 r. dotyczącego prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych „Rzym II”<sup>369</sup> (dalej: Rozporządzenie Rzym II)
3. Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych<sup>370</sup> (dalej: Rozporządzenie nr 1215/2012)
4. Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych „Rzym I” (dalej: Rozporządzenie Rzym I)

### **3.1. Prawo właściwe dla odpowiedzialności kontraktowej przewoźnika kolejowego**

W przestrzeni aktów międzynarodowych, do wyboru prawa właściwego mogą mieć zastosowanie przepisy Rozporządzenia Rzym I oraz przepisy Konwencji COTIF z załącznikami.

W prawie unijnym wybór prawa właściwego dla umowy przewozu osób, w tym w transporcie kolejowym, regulowane jest przez Rozporządzenie Rzym I. Przepisy rozporządzenia Rzym I wprowadzają jednolitą regulację kolizyjną dla wszystkich umów przewozu, bez względu na środek transportu, jakim ma być on wykonywany oraz rodzaj tegoż transportu. Nie ma znaczenia również status strony umowy przewozu, a więc to czy przewoźnik jest profesjonalistą, a pasażer – konsumentem<sup>371</sup>. W art. 5 Rozporządzenia wprowadzono specjalną i samodzielną regulację kolizyjną umów przewozu towarów (art. 5 ust. 1) oraz przewozu osób (art. 5 ust. 2). W odniesieniu do prawa właściwego dla umów przewozu towarów w przypadku braku wyboru prawa przez strony należy wskazać na możliwość zaistnienia dwóch przypadków: prawa miejsca pobytu i prawa miejsca wysłania. Zgodnie z pierwszym z nich, jeżeli miejsce zwykłego pobytu przewoźnika i miejsce przyjęcia towaru do przewozu lub miejsce dostawy lub miejsce zwykłego pobytu nadawcy znajduje się w jednym państwie zostanie zastosowane w trakcie wyboru prawo właściwe miejsca zwykłego pobytu przewoźnika (art. 5 ust. 1 zd. 1). Zgodnie z drugim, jeżeli miejsce przyjęcia towaru do przewozu lub dostawy lub miejsce zwykłego pobytu nadawcy znajduje się w innym państwie niż miejsce

---

<sup>369</sup> Rozporządzenie (WE) nr 864/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lipca 2007 r. dotyczące prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych („Rzym II”) (Dz. Urz. UE L nr 199/40).

<sup>370</sup> Rozporządzenie nr 1215/2012 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz. Urz. UE L nr 351/1).

<sup>371</sup> M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań Unii Europejskiej*, Warszawa 2012, s. 194.

pobytu zwykłego przewoźnika, zostanie zastosowane prawo państwa miejsca dostawy, które zostało uzgodnione w umowie przewozu (art. 5 ust. 1 zd. 2).

W przypadku umowy przewozu osób zastosowanie będzie miał art. 5 ust. 2 Rozporządzenia Rzym I. W sytuacji braku wyboru prawa właściwego przez strony, umowa przewozu osób podlega prawu państwa, w którym podróżny ma miejsce zwykłego pobytu, pod warunkiem że w tym samym państwie znajduje się miejsce wyjazdu lub miejsce przeznaczenia. Dalsza regulacja zawarta w art. 5 ust. 2 zd. 3 stanowi kompromis pomiędzy dążeniem do ochrony pasażera<sup>372</sup>, a koniecznością poszanowania interesów gospodarczych przewoźników<sup>373</sup>. Dopuszczalność wyboru prawa właściwego została ograniczona do jednego z wskazanych porządków prawnych:

- a) prawa państwa miejsca zwykłego pobytu podróżnego,  
Przez podróżnego należy rozumieć wyłącznie osobę fizyczną, na rzecz której świadczona jest usługa transportowa. W przypadku umów przewozu zawartych na rzecz pasażera niebędącego stroną umowy nie można zatem wybrać podobnie jak właściwego porządku prawnego państwa zwykłego pobytu drugiej strony umowy zawartej z przewoźnikiem, czyli zastrzegającego.
- b) prawa państwa miejsca zwykłego pobytu przewoźnika lub prawa państwa siedziby głównego organu zarządzającego przewoźnika,  
Rozwiązanie prowadzi do zapewnienia pewności prawa i stosowania potencjalnie jednego prawa właściwego w przypadku wszystkich umów przewozu osób zawieranych przez danego przewoźnika, niezależnie od miejsca zawarcia konkretnej umowy. Zmiana miejsca pobytu lub siedziby przez określoną stronę po tej chwili nie będzie miała wpływu na ważność klauzuli wyboru prawa.
- c) prawa państwa miejsca wyjazdu lub prawa państwa miejsca przeznaczenia  
Dla ustalenia miejsca wyjazdu bądź miejsca przeznaczenia relewantne są wyłącznie postanowienia umowy przewozu. Miejsca rzeczywistego zarówno wyjazdu, jak i przyjazdu pojazdu pozostają bez znaczenia dla wykładni przepisów rozporządzenia. Wykładnia ta jest korzystna w szczególności dla podróżujących w sytuacji nieprzewidzianej zmiany miejsca wyjazdu lub przyjazdu<sup>374</sup>.

---

<sup>372</sup> *Ibidem*, s. 196-197.

<sup>373</sup> R. Fentiman, *Article 5: Contracts of carriage*. [w:] *Rome I Regulation. – Commentary, European Commentaries on Private International Law*, U. Magnus, P. Mankowski (red.): Verlag Dr Otto Schmidt KG Kolonia 2017, s. 444.

<sup>374</sup> Rozszerzone omówienie przesłanek ograniczających wybór prawa właściwego przy umowie przewozu: S. Lerman, *Wybór prawa dla umowy przewozu osób w transporcie kolejowym i lotniczym*, Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny 2018, nr 7, s. 33-35.

Wprowadzone ograniczenie wyboru prawa przy przewozie osób pozostaje z jednej strony oparte na autonomii stron, z drugiej zaś jest zapewnieniem powiązania prawa właściwego z konkretną umową przewozu.

Dla zapewnienia odpowiedniej oceny sytuacji z punktu widzenia prawa prywatnego międzynarodowego prawodawca przewidział również wprowadzenie klauzuli korekcyjnej<sup>375</sup>. Zarówno w przypadku umowy przewozu osób, jak i przewozu towarów umożliwia on stosowanie prawa innego państwa, jeśli w danym przypadku umowa ta wykazuje w oczywisty sposób ściślejsze powiązania z innym państwem, niż to którego prawo właściwe miałyby zastosowanie na mocy art. 5 ust 1 i art. 5 ust 2 Rozporządzenia.

Zgodnie z art. 8 § 1 Konwencji COTIF przy jej interpretacji i stosowaniu „*należy brać pod uwagę jej charakter prawa międzynarodowego oraz konieczność zachowania jej jednolitości*”. Dopiero w sprawach nieuregulowanych Konwencją stosuje się przepisy prawa krajowego (art. 8 § 2). Prawo krajowe w rozumieniu Konwencji oznacza prawo państwa, w którym osoba uprawniona dochodzi swoich roszczeń, włącznie z normami kolizyjnymi (art. 8 § 3). Na szczególną uwagę zasługują analiza przepisów **ujednoliconych o umowie międzynarodowego przewozu osób kolejami (CIV)** w zakresie prawa właściwego i jurysdykcji dla szkód wynikających z odpowiedzialności kontraktowej przewoźnika kolejowego względem pasażerów oraz **przepisów ujednoliconych o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM)** w zakresie prawa właściwego i jurysdykcji dla szkód wynikających z odpowiedzialności kontraktowej przewoźnika kolejowego za szkody w przewożonym ładunku.

Jak wynika z treści załącznika CIV reguluje on bezpośrednio prawa i obowiązki stron umowy przewozu, w szczególności odpowiedzialność przewoźnika kolejowego, w sytuacji jeżeli miejsce wyjazdu i miejsce przeznaczenia są położone w dwóch różnych państwach członkowskich Konwencji, niezależnie do miejsca zamieszkania lub siedziby i przynależności państwowej stron umowy przewozu. Powództwo sądowe przeciwko przewoźnikowi kolejowemu odpowiedzialnemu na podstawie umowy o przewóz osób można wytoczyć wyłącznie przed sąd państwa członkowskiego konwencji wyznaczonych za wspólnym porozumieniem przez strony lub przed sądem państwa, na którego terytorium pozwany ma miejsce stałego zamieszkania lub stałego pobytu, ma stałą siedzibę, główną siedzibę, filię lub agencję za pośrednictwem której została zawarta umowa przewozu. Powództwa nie można wytoczyć przed innymi sądami (art. 57 CIV). Szerszy wybór właściwości sądu został

---

<sup>375</sup> A. J. Belohlavek, [w:] *Rozporządzenie Rzym I. Konwencja Rzymska. Tom 1*, (red.) A. J. Belohlavek, Warszawa 2010 s. 959.

wprowadzony w załączniku CIM w sytuacji umowy przewozu towarów. Powództwo sądowe można wytoczyć tylko przed sądami państw członkowskich Konwencji wyznaczonych przez strony we wspólnym porozumieniu lub przed sądem państwa, na którego terytorium: pozwany ma stałą siedzibę, główną siedzibę, filię lub agencję za pośrednictwem której została zawarta umowa przewozu, lub znajduje się miejsce przyjęcia towaru lub miejsce przewidziane dla dostarczania towaru. Powództwa nie można wytoczyć przed innymi sądami (art. 46 CIM). Przepisy o jurysdykcji zawarte w powyższych aktach prawa międzynarodowego nie regulują właściwości miejscowej sądów danego państwa. Kwestia ta rozstrzygana jest na podstawie przepisów proceduralnych obowiązujących w danym kraju<sup>376</sup>.

Podsumowując rozważania związane z właściwością prawa oraz jurysdykcją względem odpowiedzialności kontraktowej przewoźnika kolejowego z elementem transgranicznym wskazać wyraźnie należy, że **pierwszeństwo będzie miała specjalna regulacja transportu kolejowego zawarta w Konwencji COTIF oraz załącznikach CIV i CIM przed stosowaniem przepisów Rozporządzenia Rzym I**. Wynika to w szczególności z art. 25 Rozporządzenia Rzym I, zgodnie z którym nie uchybia ono stosowaniu konwencji międzynarodowych, których stronami jest jedno lub więcej państw członkowskich, a które ustanawiają normy kolizyjne odnoszące się do zobowiązań umownych<sup>377</sup>. Stosownie do art. 26 ust. 1 Rozporządzenia Rzym I państwa członkowskie przekazują Komisji Europejskiej wykaz takich konwencji. Niniejsze Rozporządzenie ma jednak w stosunkach pomiędzy państwami członkowskim pierwszeństwo przed konwencjami zawartymi wyłącznie pomiędzy dwoma lub więcej państwami członkowskimi, w zakresie, w jakim konwencje te dotyczą kwestii uregulowanych niniejszym Rozporządzeniem. Stosowanie rozporządzenia Rzym I zależy od zakresu stosowania wskazanych aktów prawa międzynarodowego, gdyż mają one pierwszeństwo przed normami kolizyjnymi wyrażonymi w art. 5 Rozporządzenia, który będzie miał zastosowanie jedynie w odniesieniu do materii nieuregulowanych w Konwencji.

### **3.2.Prawo właściwe w przypadku odpowiedzialności deliktowej przewoźnika kolejowego**

W przypadku ustalenia prawa właściwego do zdarzeń transgranicznych wynikających z czynu niedozwolonego przewoźnika kolejowego, podstawowe znaczenie będzie miało Rozporządzenie Rzym II. Zasięg przedmiotowy rozporządzenia Rzym II wyznaczają trzy

---

<sup>376</sup> D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Umowa przewozu ...*, s. 135.

<sup>377</sup> Szerzej na temat relacji umów międzynarodowych, a Rozporządzeniem Rzym I: A. J. Belohlavek (w): *Rozporządzenie Rzym I. Konwencja Rzymska. Tom 2*, (red.) A. J. Belohlavek, Warszawa 2010 s. 587-606.

zwroty: zobowiązania pozaumowne, w sprawach cywilnych i handlowych oraz powiązane z prawami różnych państw (art.1 ust. 1 zd. 1). Rozporządzenie ma zatem zastosowanie wyłącznie do stanów faktycznych z elementem obcym. Normy kolizyjne dotyczące odpowiedzialności deliktowej obejmują zarówno odpowiedzialność na zasadzie winy, jak i ryzyka.

Podstawowe znaczenie dla wyboru prawa właściwego ma art. 14 zgodnie z którym dopuszcza zarówno następczy wybór prawa (art. 14 ust. 1 lit. a), gdyż strony mogą poddać zobowiązanie pozaumowne wybranemu przez siebie prawu w drodze porozumienia zawartego po wystąpieniu zdarzenia powodującego szkodę, jak i uprzedni wybór prawa (art. 14 ust. 1 lit. b) w przypadku prowadzenia przez wszystkie strony działalności gospodarczej, również w drodze porozumienia swobodnie wynegocjowanego przed wystąpieniem zdarzenia powodującego szkodę. Wybór prawa musi być wyraźny lub w sposób dostatecznie pewny wynikać z okoliczności sprawy i nie może naruszać praw osób trzecich (art. 14 ust. 1 zd. 2). Wybór prawa przez strony jest nieograniczony<sup>378</sup> – strony mogą wybrać prawo obowiązujące w dowolnym państwie<sup>379</sup>, nawet niezwiązanym w żaden sposób z zobowiązaniem.

W przypadku, gdy strony nie dokonają wyboru prawa właściwego dla zobowiązań wynikających z czynów niedozwolonych europejski prawodawca w rozdziale II Rozporządzenia Rzym II uregulował sposób jego ustalenia w zasadach ogólnych.

Pierwsza z nich jest normą podstawową posługującą się łącznikiem miejsca powstania szkody (*lex loci damni*). Przewiduje ona, że prawem właściwym dla zobowiązania pozaumownego wynikającego z czynu niedozwolonego jest prawo państwa, w którym powstaje szkoda, niezależnie od tego, w jakim państwie miało miejsce zdarzenie powodujące szkodę, oraz niezależnie od tego, w jakim państwie lub państwach występują skutki pośrednie tego zdarzenia (art. 4 ust. 1).

Miejsce szkody może być rozumiane w niejednoznaczny sposób. Hipotetycznie za miejsce szkody można uznać nie tylko miejsce bezpośredniego naruszenia dobra (tzw. szkoda bezpośrednia), ale również miejsce ujawnienia dalszych ujemnych skutków majątkowych (tzw. szkoda pośrednia)<sup>380</sup>. Odwołując się do preambuły Rozporządzenia Rzym II wskazać należy, że prawo właściwe powinno zostać określone na podstawie miejsca powstania szkody,

---

<sup>378</sup> Wybór prawa jest wyłączony w zobowiązaniach pozaumownych wynikających z czynów nieuczciwej konkurencji lub praktyk ograniczających wolną konkurencję (art. 6 ust. 4) oraz zobowiązań pozaumownych wynikających z naruszenia prawa własności intelektualnej (art. 8 ust. 3).

<sup>379</sup> J. Czepelak, *Wybór prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych w rozporządzeniu rzymskim II*, Kwartalnik Prawa Prywatnego 2009 nr 2, s. 564.

<sup>380</sup> T. Pajor, *Odpowiedzialność deliktowa w prawie prywatnym międzynarodowym*, Warszawa 1989, s. 187

niezależnie od państwa lub państw, w których mogłyby wystąpić skutki pośrednie. W przypadku szkody na osobie lub szkody w mieniu, państwem, w którym powstaje szkoda, powinno być państwo, w którym odpowiednio, została poniesiona szkoda na osobie lub szkoda na mieniu (pkt 17 preambuły Rozporządzenia Rzym II).

Szkoda na osobie powstaje w państwie, w którym dane dobro (życie, zdrowie) zostało naruszone<sup>381</sup>, natomiast bez znaczenia pozostają dalsze konsekwencje tego naruszenia<sup>382</sup>.

Szkoda na mieniu powstaje w państwie, w którym znajdował się ten składnik majątku, z którym jest ona związana. Miejsce powstania szkody na mieniu ustala się nie w odniesieniu do całości mienia poszkodowanego, ale w związku z jej konkretnym składnikiem<sup>383</sup>.

Problem zakreślenia obszaru szkody może pojawić się w przypadku wielomiejscowości szkody – gdy czyn niedozwolony wywołuje szkodę w kilku państwach – np. wskutek wykolejenia pociągu na granicy państw. Mogłoby się wydawać, że wówczas celowe jest dążenie do znalezienia systemu prawa właściwego, kierując się ideą ściślejszego związku szkody z danym państwem<sup>384</sup>.

Kolejnym łącznikiem jest wspólne prawo personalne stron ujęte w art. 4 ust. 2 Rozporządzenia Rzym II. W przypadku gdy osoba, której przypisuje się odpowiedzialność i poszkodowany mają, w chwili powstania szkody, miejsce zwykłego pobytu w tym samym państwie, stosuje się prawo tego państwa<sup>385</sup>. Łącznik ten wprowadza odstępstwo od zasady miejsca szkody na rzecz łącznika personalnego, wskazując na prawo właściwe, w którym zarówno poszkodowany, jak i sprawca szkody mają chwili jej powstania miejsce zwykłego pobytu. Zakres podmiotowy artykułu odnosi się zarówno do osób fizycznych, jak i prawnych. Wskazówki, jak ustalać miejsce pobytu osoby prawnej (również ułomnej osoby prawnej), zawarte są w art. 23 Rozporządzenia Rzym II - za miejsce zwykłego pobytu spółek i innych jednostek organizacyjnych, posiadających osobowość prawną lub też jej nieposiadających, uznaje się miejsce siedziby ich zarządu. W przypadku wystąpienia zdarzenia powodującego szkodę lub powstania szkody w ramach działalności filii, agencji lub innego oddziału, za miejsce zwykłego pobytu uznaje się siedzibę tej filii, agencji lub innego oddziału. Przykładem

---

<sup>381</sup> Po raz pierwszy w przedmiocie wykładni łącznika miejsca szkody bezpośredniej użytego w art. 4 rozporządzenia Rzym II zob. wyrok TS (czwarta izba) z dnia 10 grudnia 2015 r. w sprawie C-350/14 Florin Lazar przeciwko Allianz SpA, ECLI:EU:C:2015:802 wraz z glosą M. Wałachowskiej, *Prawo właściwe dla roszczeń osób pośrednio poszkodowanych*, Gdańskie Studia Prawnicze 2022, nr 53, s. 97-109.

<sup>382</sup> Wyrok TS WE z dnia 19 września 1995 r., C-364/93, Antonio Marinari przeciwko Lloyds Bank plc i Zubaidi Trading Company, Zb. Orz. 1995, s. I-2719.

<sup>383</sup> Wyrok TS WE z dnia 16 lipca 2009., C-189/08, Zwid-Chemie BV przeciwko Philippo's Mineralenfabriek NV/SA, Zb. Orz. 2009, s. I-6917.

<sup>384</sup> Tak: M. Pazdan, *Prawo ...*, s. 191.

<sup>385</sup> Szerzej nt. właściwości wspólnego personalnego stron: M. Sośniak, *Zobowiązania nie wynikające z czynności prawnych w kodyfikacji polskiego prawa międzynarodowego*, Studia Prawnicze 1970, nr 26-27, s. 59-62.



może być następujące zdarzenie. Obywatel RP przebywający w celach turystycznych na terenie niemieckiej infrastruktury kolejowej został potrącony przez pojazd szynowy prowadzony przez przewoźnika kolejowego mającego miejsce siedziby w Polsce. Do zdarzenia doszło podczas nieuprawnionego przejścia uszkodzonego w miejscu do tego nieprzeznaczonym. Pomimo, że do szkody doszło na terenie Niemiec niemożliwe byłoby powołanie się na regułę *lex loci damni*. Zarówno miejsce zwykłego pobytu uszkodzonego, jak i odpowiedzialnego przewoźnika kolejowego była RP, zatem zastosowanie będzie miała reguła wspólnego prawa personalnego stron z art. 4 ust. 2 Rozporządzenia Rzym II.

Ostatnią z reguł wyboru prawa – jednak nie mniej istotną, jest reguła korekcyjna (*escape clause*) zawarta w art. 4 ust. 3 Rozporządzenia Rzym II. Zgodnie z treścią przepisu, jeżeli ze wszystkich okoliczności sprawy wyraźnie wynika, że czyn niedozwolony pozostaje w znacznie ściślejszym związku z państwem innym niż państwo wskazane we wcześniejszych regułach (art. 4 ust. 1 i 2 Rozporządzenia Rzym II), stosuje się prawo tego innego państwa. Znacznie ściślejszy związek z innym państwem może polegać, w szczególności, na istnieniu wcześniejszego stosunku pomiędzy stronami, takiego jak umowa, ściśle związanej z danym czynem niedozwolonym. Zamysłem prawodawcy było z jednej strony uszanowanie dotychczas istniejącego wspólnego prawa właściwego w danym stosunku, z drugiej zaś strony wskazanie przeciwdziałanie nadużywania tej reguły. Zgodnie bowiem z literalnym brzmieniem przepisu może być on brany pod uwagę wyłącznie jeśli związek ten jest wyraźny i znacznie ściślejszy niż związek o którym mowa w art. 4 ust. 1 i 2 Rozporządzenia Rzym II<sup>386</sup>. Przykładowo reguła ta mogłaby zostać zastosowana w następującym stanie faktycznym. Na terenie Niemiec doszło do wykolejenia wagonu towarowego przewoźnika kolejowego mającego siedzibę w Polsce. Wskutek wykolejenia uszkodzone zostało mienie niemieckiego zarządcy infrastruktury. Przyczyną wykolejenia było niewłaściwe utrzymanie taboru kolejowego przez polskiego przewoźnika, co skutkowało jego awarią, podczas przewozu towaru na terenie Niemiec. Źródło wypadku leżało zatem u podstaw niespełnienia przez polskiego przewoźnika odpowiedzialnego za utrzymanie taboru ustawowego obowiązku zapewnienia utrzymania wagonu w sposób gwarantujący bezpieczną eksploatację (art. 23j ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym), a także polskich norm technicznych zawartych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 12 października 2005 r. w sprawie zakresu badań koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczania do eksploatacji typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu

---

<sup>386</sup> Tak: M. Pazdan, *Prawo ...*, s. 191., zob. również: P. Lagarde, *Le principe de proximité dans le droit international privé contemporain*, RCADI 1986, nr 1, t. 196, s. 25 i n. za M. Świerczyński [w:] *Prawo...*, s. 770.

kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych<sup>387</sup>. Jednocześnie podmiotem zobowiązanym do kontroli w tym zakresie był polski Prezes UTK. W mojej ocenie, miejsce powstania szkody dla tego stanu faktycznego miało mniej ścisły związek z prawem niemieckim (prawem właściwym dla powstania szkody na podstawie *lex loci damni*), a polski przewoźnik kolejowy mógłby skutecznie powołać się na regułę korekcyjną zawartą w art. 4 ust. 3 Rozporządzenia Rzym II.

Oddzielnie został uregulowany wybór prawa dla zobowiązań pozaumownych wynikających ze szkody w środowisku naturalnym. Zgodnie z art. 7 Rozporządzenia Rzym II prawem właściwym dla zobowiązania pozaumownego wynikającego ze szkody w środowisku naturalnym lub ze szkody na osobie lub w mieniu, będącej następstwem takiej szkody, jest prawo miejsca szkody (*lex loci damni*), chyba że osoba dochodząca odszkodowania decyduje się poddać swoje roszczenie prawu państwa, w którym nastąpiło zdarzenie powodujące szkodę. Dla zobrazowania należy posłużyć się przykładem szkody z udziałem elementu obcego wyrządzonej w środowisku naturalnym. Przewoźnik kolejowy mający siedzibę w Polsce, poruszający się po czeskiej infrastrukturze kolejowej, wskutek wykolejenia wagonów doprowadził do rozlania przewożonych materiałów niebezpiecznych do gruntu. Poszkodowanym jest czeski zarządca infrastruktury jako właściciel zanieczyszczonego gruntu. Prawem właściwym – zgodnie z Rozporządzeniem Rzym II, byłoby prawo czeskie z uwagi na kryterium *lex loci damni*<sup>388</sup>.

Wybór prawa właściwego dla zobowiązania wynikającego z czynu niedozwolonego jest o tyle istotny, że wyznacza zakres zastosowania danego prawa w wielu płaszczyznach. W myśl art. 15 Rozporządzenia Rzym II prawu właściwemu dla zobowiązań pozaumownych na podstawie niniejszego rozporządzenia podlegają w szczególności:

- a) podstawa i zakres odpowiedzialności, w tym oznaczenie osób, które mogą być pociągnięte do odpowiedzialności za swoje czyny;
- b) przesłanki zwolnienia z odpowiedzialności, jej ograniczenia i współodpowiedzialność;
- c) istnienie, charakter i ocena szkody lub dochodzonego sposobu jej naprawienia;
- d) środki, które sąd może podjąć w celu zapobieżenia naruszeniu lub szkodzie lub w celu zaniechania naruszenia lub wyrządzenia szkody, lub w celu zapewnienia naprawienia

---

<sup>387</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 12 października 2005 r. w sprawie zakresu badań koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczania do eksploatacji typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, (t.j. Dz.U. 2016 poz. 226).

<sup>388</sup> Możliwe jest jednak zastosowanie prawa innego państwa, gdzie nastąpiło zdarzenie powodujące szkodę – tj. miejsce uszkodzenia taboru kolejowego polskiego przewoźnika. Jeśli uszkodzenie taboru kolejowego powodujące wykolejenie, a w konsekwencji zanieczyszczenie środowiska, miało miejsce w innym państwie (jako zdarzenie powodujące szkodę) poszkodowany może wskazać prawo właściwe tamtego państwa.

szkody, w granicach uprawnień przyznanych sądowi na mocy właściwego dla niego prawa procesowego;

e) kwestia zbywalności roszczenia o naprawienie szkody, w tym dopuszczalności jego dziedziczenia;

f) osoby uprawnione do odszkodowania za szkody poniesione osobiście;

g) odpowiedzialność za czyny innych osób;

h) sposoby wygaśnięcia zobowiązania, przedawnienie i terminy zawite, w tym początek, przerwanie i zawieszenie biegu przedawnienia lub terminu zawitego.

Zatem, statutowi zobowiązania z czynu niedozwolonego podlega zarówno źródło zobowiązania, jak i stosunek zobowiązaniowy, który z niego powstał. Na podstawie art. 15 Rozporządzenia Rzym II zakres normy prawa właściwego obejmuje środki kompensacyjne – dające podstawę do uzyskania odszkodowania oraz środki prewencyjne.

### **3.3. Roszczenie poszkodowanego przeciwko ubezpieczycielowi OC przewoźnika kolejowego**

Na uwagę zasługuje również dochodzenie roszczeń przez poszkodowanego bezpośrednio od ubezpieczyciela sprawcy szkody – tj. ubezpieczyciela OC przewoźnika kolejowego. Zgodnie z art. 11 Rozporządzenia nr 1215/2012 ubezpieczyciel mający miejsce siedziby na terytorium państwa członkowskiego UE może zostać pozwany:

a) przed sądy państwa członkowskiego, w którym ma miejsce siedziby,

b) w innym państwie członkowskim, w przypadku powództw ubezpieczającego, ubezpieczonego lub uposażonego z tytułu ubezpieczenia – przed sąd miejsca, w którym powód ma miejsce zamieszkania, lub

c) jeżeli jest on współubezpieczycielem – przed sąd państwa członkowskiego, przed który został pozwany główny ubezpieczyciel.

Jednocześnie w odniesieniu do ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, ubezpieczyciel może być ponadto pozwany przed sąd miejsca, gdzie nastąpiło zdarzenie wywołujące szkodę (art. 12 Rozporządzenia nr 1215/2012) lub przed sąd, w którym zawisło powództwo poszkodowanego przeciwko ubezpieczonemu, o ile jest to dopuszczalne według prawa tego sądu. Powyższe przepisy mają zastosowanie do powództw wytoczonych przez poszkodowanego bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi, jeżeli takie bezpośrednie powództwo jest dopuszczalne (art. 13 Rozporządzenia nr 1215/2012).

Dodatkowo – zgodnie z art. 18 Rozporządzenia Rzym II (dopuszczającym instytucję *actio directa*) osoba, która poniosła szkodę, może wystąpić z roszczeniem o odszkodowanie

bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi osoby odpowiedzialnej, jeżeli przewiduje to prawo właściwe dla zobowiązania pozaumownego lub prawo właściwe dla umowy ubezpieczeniowej. W przepisie zastosowano łącznik złożony w postaci alternatywnej (a nie subsydiarnej), z brakiem wskazania pierwszeństwa któregośkolwiek z nich – z jednej strony statut deliktowy z drugiej statut ubezpieczeniowy<sup>389</sup>. Jak słusznie wskazuje Katarzyna Ludwichowska u podstaw takiego rozwiązania pozostaje dążenie do optymalizacji ochrony osób poszkodowanych, gdyż w przypadku, jeśli obydwa wchodzące w grę systemy prawne przyznają poszkodowanemu *actio directa*, ale w różnym zakresie to sąd zastosuje ten z nich, który jest korzystniejszy dla poszkodowanego<sup>390</sup>. Rozwiązanie to zdecydowanie zasługuje na aprobatę z uwagi na dążenie do optymalizacji ochrony osób poszkodowanych.

---

<sup>389</sup> Szerzej na temat problemu rozgraniczenia statutu deliktowego, statutu *actio directa* oraz prawa właściwego dla umowy ubezpieczenia (statutu ubezpieczeniowego): K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna ...*, s. 359 i n.

<sup>390</sup> *Ibidem*, s. 358.

## **Rozdział III Węzłowe zagadnienia dotyczące ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego**

### **1. Funkcje ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.**

Odpowiedzialność cywilna jest odpowiedzialnością prawną, zaś jej istota wyraża się w ciężącym na sprawcy obowiązku naprawienia szkody i przysługującym poszkodowanemu uprawnieniu do żądania jej naprawienia przez sprawcę<sup>391</sup>. W odniesieniu do źródeł odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego kluczowym przepisem będzie art. 435 k.c. statuujący odpowiedzialność na zasadzie ryzyka za szkody wyrządzone ruchem przedsiębiorstwa kolejowego<sup>392</sup>. Z kolei, jak celnie wskazał Adam Szpunar, zaostrenie odpowiedzialności cywilnej wymusiło rozwój mechanizmu ubezpieczeniowego<sup>393</sup>. Zasadniczą więc rolę przy transferze odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego za wyrządzone przez niego szkody będzie miało ubezpieczenie OC. Umowa ubezpieczenia OC jest bowiem jednym z narzędzi transferu ryzyka na podmiot trzeci, jakim jest ubezpieczyciel. Zobowiązuje się on, w zakresie działalności swojego przedsiębiorstwa, do spełnienia określonego świadczenia w razie zajścia wypadku ubezpieczeniowego w zamian za zapłatę przez ubezpieczonego składki (art. 805 k.c.). Zgodnie z treścią art. 822 k.c. przedmiotem ubezpieczenia OC jest odpowiedzialność ubezpieczonego wobec osób trzecich za skutki jego działania lub zaniechania, a także zdarzenia losowe wywołujące taką odpowiedzialność ubezpieczonego. Ubezpieczenie OC może dotyczyć zarówno odpowiedzialności deliktowej, jak i kontraktowej ubezpieczonego. Odpowiedzialność objęta ubezpieczeniem OC musi mieć charakter odpowiedzialności odszkodowawczej. Stosunek ubezpieczenia OC względem samej odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego należy traktować jako „nadbudowę” ubezpieczenia nad cywilnoprawnym zobowiązaniem ubezpieczonego do naprawienia szkody. Zgodnie z powyższym odpowiedzialność sprawcy zostaje niejako substytuowana przez gwarancyjną odpowiedzialność ubezpieczyciela<sup>394</sup>.

Dalsze rozważania zostaną poświęcone wyłącznie możliwemu zakresowi odpowiedzialności ubezpieczyciela w ubezpieczeniu OC, zgodnie z dyspozycją art. 822 k.c. Przepis ten dotyczy szkód wyrządzonych przez ubezpieczającego wszelkim osobom trzecim

---

<sup>391</sup> F. Małyśz, *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej. Odpowiedzialność cywilna*. Wiadomości Ubezpieczeniowe 1997, nr 1-2, s. 22.

<sup>392</sup> Szersze rozważania w rozdziale IV niniejszej pracy.

<sup>393</sup> A. Szpunar, *Ubezpieczenie obowiązkowe a odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe*, Studia Prawno-Ekonomiczne 1969, t. II, s. 7.

<sup>394</sup> E. Kowalewski, *Istota ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej*, Prawo Asekuracyjne 2002, nr 3, s. 6.

niezależnie od tego, czy szkody te powstały na tle istniejącego już stosunku kontraktowego łączącego ubezpieczającego z tymi osobami, czy też poza nim<sup>395</sup>. Dzięki niemu ubezpieczony nie będzie jedynym podmiotem zobowiązanym do spełnienia obowiązku odszkodowawczego wobec poszkodowanego w zakresie, w jakim odpowiedzialność została przeniesiona umownie na ubezpieczyciela. W szerszym znaczeniu oznacza to poniesienie przez zakład ubezpieczeń ujemnych następstw ekonomicznych w związku ze ziszczeniem się pewnych zdarzeń kwalifikowanych negatywnie przez system prawny, za które odpowiedzialny jest sprawca szkody, a więc także przewoźnik kolejowy. Zakres ubezpieczenia OC powinien jak najszerszej pokrywać się z zakresem odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego celem zapewnienia realnej ochrony ubezpieczeniowej. Istotą ubezpieczenia OC jest więc „wejście” ubezpieczyciela w sytuację prawną ubezpieczonego. Konieczne jest, aby dług osoby odpowiedzialnej mieścił się w granicach ochrony udzielonej przez zakład ubezpieczeń, a zdarzenie, na podstawie którego poszkodowany dochodzi do spełnienia świadczenia, musi spełniać wymogi stawiane wypadkowi ubezpieczeniowemu zgodnie z definicją zawartą w umowie ubezpieczenia OC. Samemu ubezpieczeniu OC poświęcono wiele uwagi zarówno w literaturze przedmiotu<sup>396</sup>, jak i orzecznictwie sądów polskich. Stąd też zasadne jest ukazanie roli, jaką ów ubezpieczenie pełni w kontekście prowadzenia działalności przez przewoźników kolejowych.

**W omawianym zakresie, ubezpieczenie OC spełnia dwie zasadnicze funkcje. Po pierwsze, chroni przewoźnika przed skutkami roszczeń odszkodowawczych podmiotów, wobec których ubezpieczony ponosi odpowiedzialność cywilną (deliktową i kontraktową). Po drugie, ubezpieczenie OC chroni interesy poszkodowanych zapewniając im zaspokojenie roszczeń odszkodowawczych przez ubezpieczyciela, który z reguły ma większe możliwości finansowe niż osoba odpowiedzialna za szkodę na zasadach ogólnych.** Ciężar prowadzonego postępowania likwidacyjnego mającego na celu ustalenie odpowiedzialności ubezpieczonego w dużej mierze spoczywa na ubezpieczycielu (art. 29 ust 1 u.d.u.r. w przypadku ubezpieczeń dobrowolnych oraz art. 14 u.u.o. w przypadku ubezpieczeń obowiązkowych).

---

<sup>395</sup> Por. uchwałę 7 sędziów SN z dnia 6 grudnia 1975 r., III CZP 44/75, OSNCP 1976/7–8, poz. 153; OSPiKA 1977/7–8, poz. 128 z glosą E. Kowalewskiego; OSNPG 1976/10, poz. 42; PUG 1976/4, s. 115; Studia Ubezpieczeniowe 1979, nr 4, s. 281 z omówieniem T. Sangowskiego i T. Kuśnierczak, *Przegląd orzecznictwa*

<sup>396</sup> Zob. M. Krajewski, *Ubezpieczenie odpowiedzialności...*, s. 244 i n., E. Kowalewski, *Istota ubezpieczenia ...*, s. 6-7, A. Raczyński, *Sytuacja prawna ...*, s. 43 i n., M. Orlicki, *Umowa ubezpieczenia*, Warszawa 2002, s. 132 i n.

Wskazać należy, że stosunek prawny wynikający z umowy ubezpieczenia OC ma charakter akcesoryjny wobec stosunku prawnego powstającego wskutek wyrządzenia szkody osobie trzeciej. Akcesoryjność ta widoczna jest przede wszystkim w następujących płaszczyznach<sup>397</sup>. Po pierwsze, powstanie obowiązku zapłaty odszkodowania przez ubezpieczyciela zależy od tego, czy do zapłaty odszkodowania zobowiązany jest przewoźnik kolejowy. Po drugie zaś, wysokość odszkodowania obciążającego ubezpieczyciela nie może przekroczyć wysokości odszkodowania, do zapłaty którego jest zobowiązany przewoźnik kolejowy.

Zasada akcesoryjności oznacza ponadto, że „nie tylko odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń jest zawisła od odpowiedzialności ubezpieczającego, ale także przyznanie poszkodowanemu *actio directa* jest uzależnione od prawa ubezpieczającego w stosunku do ubezpieczyciela”<sup>398</sup>.

**Podstawową funkcją odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela jest funkcja kompensacyjna.** Funkcja ta polega na wynagrodzeniu szkody poniesionej przez poszkodowanego, zapewniając mu ochronę. Celem ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej jest nie tyle zwolnienie sprawcy szkody od odpowiedzialności, ile zapewnienie poszkodowanemu wynagrodzenia doznanej szkody. Ubezpieczenie OC ma więc stanowić gwarancję, że roszczenia podmiotów poszkodowanych zostaną zaspokojone<sup>399</sup>. Z uwagi na rozwój ubezpieczeń OC funkcje prewencyjna oraz represyjna usunięte są na dalszy plan<sup>400</sup>. Funkcja prewencyjna odpowiedzialności cywilnej polega na zapobiegawczym działaniu przepisów prawnych mającym na celu zapobieganie przyszłym szkodom. Funkcja represyjna wiąże się zaś z nałożeniem na podmiot zobowiązany do naprawienia szkody określonego świadczenia, które stanowi swoistą dolegliwość dla tego pierwszego<sup>401</sup>. Jak wskazuje Adam Szpunar rozwój ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej modyfikuje działanie przepisów o czynach niedozwolonych, osłabiając przy tym zarówno funkcję prewencyjną, jak represyjną<sup>402</sup>. W przypadku funkcji kompensacyjnej uwaga skupiona jest na osobie

---

<sup>397</sup> Zob. M. Krajewski, *Ubezpieczenie odpowiedzialności ...*, s. 434 i n.

<sup>398</sup> M. Serwach, *Dług ubezpieczyciela a zakres actio directa* [w:], *Umowa ubezpieczenia. Aktualne problemy prawne*, A. Koch (red.), Bydgoszcz-Poznań 2005, s. 123; zob. też: A. Raczyński, *Zasada akcesoryjności actio directa w świetle nowelizacji przepisów Kodeksu cywilnego o umowie ubezpieczenia*, *Rozprawy Ubezpieczeniowe* 2008, nr 4, s. 89-96.

<sup>399</sup> A. Szpunar, *Ustalenie odszkodowania z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego*, KPP 1993, z. 1, s. 34.

<sup>400</sup> P. Bucóń, *Odpowiedzialność cywilna uczestników wypadku komunikacyjnego*, Warszawa 2008, s. 26.

<sup>401</sup> Przykładem pochodnej represyjnej funkcji odszkodowania jest art. 827 § 1 k.c. wyłączający odpowiedzialność ubezpieczyciela za szkody wyrządzone przez ubezpieczającego umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa.

<sup>402</sup> A. Szpunar, *Odszkodowanie ...*, s. 133-134., A. Szpunar, *Uwagi o funkcjach odpowiedzialności odszkodowawczej*, *Państwo i Prawo* 2003, z. 1, s. 17.

poszkodowanego i zaspokojeniu uszczerbku, którego doznał na skutek zachowania sprawcy szkody, zaś w przypadku funkcji prewencyjnej oraz represyjnej nacisk położony jest na oddziaływanie na sprawcę szkody. Ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej spełniają ponadto funkcję repartycyjną, przenosząc ciężar naprawienia szkody z pojedynczych osób na swoisty fundusz stworzony przez zakład ubezpieczeń z opłaconych składek ubezpieczeniowych różnych ubezpieczających.

Umowa ubezpieczenia OC służy przede wszystkim przeniesieniu ciężaru ponoszenia obowiązku odszkodowawczego za szkody wyrządzone przez przedsiębiorstwo kolejowe, na zakład ubezpieczeń asekurujący ubezpieczony podmiot.

## **2. Świadczenie ubezpieczyciela w ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej. Wybrane aspekty prowadzonego postępowania likwidacyjnego**

Wysokość świadczenia ubezpieczyciela z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ściśle wiąże się z wysokością zobowiązań odszkodowawczych ubezpieczającego z uwagi na gwarancyjny charakter odpowiedzialności ubezpieczyciela<sup>403</sup>. Co do zasady, ochronie podlega całość sytuacji majątkowej ubezpieczonego. Przedmiotem umowy ubezpieczenia jest odpowiedzialność ubezpieczyciela za szkody wyrządzone osobie trzeciej – zarówno szkody majątkowe, jak i niemajątkowe. Świadczeniem zakładu ubezpieczeń w ramach umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej jest zatem świadczenie pieniężne, które to zgodnie z podstawami odpowiedzialności odszkodowawczej zawiera się w granicach art. 361 oraz 444 i n. k.c. przy uwzględnieniu ograniczeń zawartych w umowie ubezpieczenia oraz o.w.u. Kompensacja wyrządzonej poszkodowanemu szkody powinna następować – co do zasady - w pełnej wysokości.

Należy wskazać, że oprócz świadczenia pieniężnego, wśród innych świadczeń ubezpieczyciel na podstawie zawartej umowy ubezpieczenia oraz przepisów zobowiązany jest m.in. do:

1. zbadania zasadności wysuwanych przeciwko ubezpieczonemu przewoźnikowi kolejowemu roszczeń – ich oceny faktycznej oraz prawnej, w tym również pokrycie kosztów rzeczoznawców mających na celu zbadanie okoliczności powstania szkody, przyczyn jej powstania oraz jej zakresu (art. 29 ust. 1 u.d.u.r.)
2. podjęcia postępowania likwidacyjnego zakończonego podjęciem decyzji o uznaniu lub odmowie wypłaty odszkodowania (art.28 u.d.u.r., art. 817 k.c.)

---

<sup>403</sup> Tak: wyrok SO w Warszawie z dnia 20 grudnia 2007 roku, sygn. akt XX Gc 143/06, niepublikowany, za A. Konert, *Ubezpieczenia Lotnicze*, Warszawa 2014, s. 199.



3. udzielania ubezpieczonemu pomocy przy dochodzonych przez poszkodowanych roszczeń (w tym pokrycie kosztów obrony prawnej oraz kosztów sądowych) – w przypadku ubezpieczeń dobrowolnych postanowienia zawarte w treści umowy ubezpieczenia oraz o.w.u., zaś w przypadku ubezpieczeń obowiązkowych (art. 15 ust. 2 u.u.o.) zwrotu kosztów działań ubezpieczonego po powstaniu szkody (celem jej minimalizacji) czy podjętych kosztów prewencyjnych celem zapobieżeniu powstania szkody (nawet jeśli do samej szkody nie doszło), (art. 826 § 4 k.c. w przypadku ubezpieczeń dobrowolnych, zaś w przypadku ubezpieczeń obowiązkowych art. 15 ust. 1 u.u.o.)

Ustalenie czy zachodzi zobowiązanie do spełnienia świadczenia przez zakład ubezpieczeń poprzedza przeprowadzenie tzw. postępowania likwidacyjnego. Istotą postępowania likwidacyjnego jest ustalenie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z tytułu wystąpienia zdarzenia losowego objętego ochroną ubezpieczeniową. Postępowanie likwidacyjne jest inicjowane zawiadomieniem o wystąpieniu zdarzenia losowego, które objęte jest ochroną ubezpieczeniową. W skład postępowania likwidacyjnego wchodzi czynności faktyczne oraz prawne, które nakierowane są na ustalenie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z tytułu umowy ubezpieczenia. Na postępowanie likwidacyjne składają się takie czynności, jak: ustalenie stanu faktycznego zdarzenia losowego, ustalenie zasadności zgłoszonych roszczeń oraz ustalenie wysokości odszkodowania lub świadczenia<sup>404</sup>. Powyższe wynika z treści art. 29 ust. 1 u.d.u.r. zgodnie z którym „po otrzymaniu zawiadomienia o wystąpieniu zdarzenia losowego objętego ochroną ubezpieczeniową, w terminie 7 dni od dnia otrzymania tego zawiadomienia, zakład ubezpieczeń informuje o tym ubezpieczającego lub ubezpieczonego, jeżeli nie są oni osobami występującymi z tym zawiadomieniem<sup>405</sup>, oraz podejmuje postępowanie dotyczące ustalenia stanu faktycznego zdarzenia losowego, zasadności zgłoszonych roszczeń i wysokości świadczenia, a także informuje osobę występującą z roszczeniem, na piśmie lub w inny sposób, na który osoba ta wyraziła zgodę, jakie dokumenty są potrzebne do ustalenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń lub wysokości świadczenia, jeżeli jest to niezbędne do dalszego prowadzenia postępowania”.

Z perspektywy brokera ubezpieczeniowego reprezentującego przewoźników kolejowych, można wskazać, że istnieje tendencja zgłaszania przez poszkodowanych roszczeń bezpośrednio do przewoźników kolejowych, nie zaś w drodze *actio directa*. Przyczyn

---

<sup>404</sup> P. Wajda [w:] *Ustawa o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej. Komentarz*, (red.) M. Szczepańska, Warszawa 2017, art. 29.

<sup>405</sup> Ma zastosowanie w szczególności w przypadku bezpośredniego zgłoszenia szkody (*actio directa*) przez poszkodowanego w ubezpieczeniu OC.

powyższego można upatrywać z co najmniej z dwóch powodów: po pierwsze brak jest rejestru zakładów ubezpieczeń wraz z numerami polis OC przewoźników kolejowych (jak ma to miejsce przy ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, gdzie rejestr prowadzi Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny<sup>406</sup>), po drugie – poszkodowanemu jest o wiele wygodniej wystąpić z roszczeniem odszkodowawczym względem sprawcy, który często jest jego kontrahentem, działającym również w obrębie sektora kolejowego. Ponadto w celu uzyskania danych o ubezpieczycielu poszkodowany musiałby zgłosić się z wnioskiem do przewoźnika kolejowego o udzielenie informacji na temat zawartej umowy ubezpieczenia – numeru polisy OC oraz nazwy zakładu ubezpieczeń, co mogłoby wydłużyć czas oraz dochodzenia roszczeń poszkodowanego. Wskazać należy, że brak jest prawnego obowiązku udzielenia powyższej informacji przez ubezpieczonego (w przeciwieństwie do przepisów regulujących obowiązek udzielenia informacji o zawartym OC cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, ubezpieczenia OC rolników z tytułu posiadania gospodarstwa rolnego oraz ubezpieczenia budynków wchodzących w skład gospodarstwa rolnego od ognia i innych zdarzeń losowych<sup>407</sup>). Po zgłoszeniu szkody, zakład ubezpieczeń w ciągu 7 dni zobowiązany jest do potwierdzenia przyjęcia szkody oraz do przekazania wykazu wymaganej dokumentacji (art. 29 ust. 1 u.d.u.r. oraz postanowienia o.w.u.). Z uwagi na specyfikę i złożoność szkód wyrządzonych działalnością przewoźnika kolejowego, praktyką rynkową jest powoływanie przez ubezpieczyciela profesjonalnego rzeczoznawcy w celu przeprowadzenia czynności ubezpieczeniowych w tym zakresie (z wyłączeniem wydania stanowiska w przedmiocie odmowy lub wypłaty odszkodowania). Powyższe czynności mogą być zlecone w oparciu o przepisy ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej w drodze umowy outsourcingu (art. 73 ust. 1)<sup>408</sup>. Wykaz wymaganej dokumentacji zazwyczaj jest przekazywany przez rzeczoznawcę po dokonaniu oględzin szkody (nie dotyczy szkody na osobie)<sup>409</sup>. Podczas prowadzonego postępowania likwidacyjnego najczęściej wymaganą dokumentacją przez ubezpieczyciela OC przewoźnika kolejowego jest:

---

<sup>406</sup> <https://www.ufg.pl/> (dostęp: 18 marca 2022 r.)

<sup>407</sup> Art. 16 ust. 2 u.u.o., stanowi, że w przypadku zaistnienia zdarzenia objętego ubezpieczeniem obowiązkowym, o którym mowa w art. 4 pkt 1–3, uczestnicząca w nim osoba objęta tym ubezpieczeniem jest ponadto obowiązana do udzielenia pozostałym uczestnikom zdarzenia niezbędnych informacji koniecznych do identyfikacji zakładu ubezpieczeń, łącznie z podaniem danych dotyczących zawartej umowy ubezpieczenia.

<sup>408</sup> Art. 73. 1. u.d.u.r.: „Zakład ubezpieczeń może, w drodze outsourcingu, powierzyć, w formie pisemnej, wykonywanie czynności ubezpieczeniowych, o których mowa w art. 4 ust. 9 (Czynnościami ubezpieczeniowymi są także następujące czynności, jeżeli są wykonywane przez zakład ubezpieczeń: 1) ustalanie przyczyn i okoliczności zdarzeń losowych; 2) ustalanie wysokości szkód oraz rozmiaru odszkodowań oraz innych świadczeń należnych uprawnionym z umów ubezpieczenia lub umów gwarancji ubezpieczeniowych)”

<sup>409</sup> Jest to obserwowana przeze mnie praktyka postępowania likwidacyjnego prowadzonego przez wybrane zakłady ubezpieczeń.

1. protokół oględzin miejsca wypadku kolejowego,
2. protokół ustaleń końcowych,
3. zdjęcia uszkodzeń przedmiotu,
4. informacja na temat okoliczności powstania i przyczyny szkody,
5. protokół z wysłuchania maszynisty wraz z dokumentacją potwierdzającą jego uprawnienia do prowadzenia pojazdów szynowych,
6. techniczna dokumentacja pojazdu szynowego tj. dokumentacja systemu utrzymania oraz dokumentacja okresowych przeglądów (jeśli pojazd ten brał udział w zdarzeniu),
7. oświadczenie o sposobie rozliczenia szkody – zazwyczaj na uniwersalnym druku przekazanym przez ubezpieczyciela.

Powyższy katalog jest oczywiście przykładowym wykazem wymaganych dokumentów mających pozwolić rzeczoznawcy na ustalenie odpowiedzialności przewoźnika za zdarzenie oraz określenie czy zdarzenie nosi znamiona szkody (zgodnie z definicjami szkody zawartymi w umowie ubezpieczenia). Efektem działań rzeczoznawcy powołanego przez zakład ubezpieczeń jest wydanie raportu (zgodnie z treścią zlecenia uzyskanego od zakładu ubezpieczeń). Do rzeczoznawców najczęściej biorących udział w czynnościach likwidacyjnych szkód kolejowych, a powoływanych przez zakłady ubezpieczeń należą: Ekspersi NEMU Sp. z o.o., Crawford Polska Sp. z o.o. czy Paratechnica Biuro Rzeczoznawców Sp. z o.o.<sup>410</sup>.

Do obowiązków ubezpieczonego przewoźnika kolejowego (wynikających z postanowień o.w.u.<sup>411</sup> w związku z art. 16 pkt 3 u.d.u.r.<sup>412</sup>) podczas postępowania likwidacyjnego należą w szczególności:

1. podjęcie współpracy z ubezpieczycielem lub powołanym przez niego rzeczoznawcą w celu określenia okoliczności powstania szkody, przyczyny i istnienia lub braku odpowiedzialności<sup>413</sup>,

<sup>410</sup> Dane własne zdobyte podczas reprezentacji w charakterze brokera ubezpieczeniowego przewoźników kolejowych przed zakładami ubezpieczeń.

<sup>411</sup> Zob. § 12 ust. 6 Warunków Ubezpieczenia OC Uniqa Indeks UK/OC/000/01/10/18 zatwierdzone uchwałą Zarządu z 16 lutego 2021 r. - [https://www.uniqa.pl/dokumenty/Warunki\\_ubezpieczenia\\_odpowiedzialnosci\\_cywilnej.pdf](https://www.uniqa.pl/dokumenty/Warunki_ubezpieczenia_odpowiedzialnosci_cywilnej.pdf) (dostęp: 16 sierpnia 2022 r.), § 24 ust. 8 OWU OC PZU ustalone Uchwałą nr UZ/333/2020 Zarządu z dnia 1 grudnia 2020 r. <https://www.pzu.pl/dla-firm-i-pracownikow/majatek-firmy-i-oc/odpowiedzialnosc-cywilna/oc-ogolne> (dostęp: 16 sierpnia 2022 r.)

<sup>412</sup> Art. 16 pkt 3 u.d.u.r.: „*Ogólne warunki ubezpieczenia określają w szczególności: (...) prawa i obowiązki stron umowy ubezpieczenia*”.

<sup>413</sup> Zob. § 12 ust. 6 Warunków Ubezpieczenia OC Uniqa Indeks UK/OC/000/01/10/18 zatwierdzone uchwałą Zarządu, z 16 lutego 2021 r. - [https://www.uniqa.pl/dokumenty/Warunki\\_ubezpieczenia\\_odpowiedzialnosci\\_cywilnej.pdf](https://www.uniqa.pl/dokumenty/Warunki_ubezpieczenia_odpowiedzialnosci_cywilnej.pdf) (dostęp: 16 sierpnia 2022 r.), § 24 ust. 8 OWU OC PZU ustalone Uchwałą nr UZ/333/2020 Zarządu z dnia 1 grudnia 2020 r. <https://www.pzu.pl/dla-firm-i-pracownikow/majatek-firmy-i-oc/odpowiedzialnosc-cywilna/oc-ogolne> (dostęp: 16 sierpnia 2022 r.)

2. zabezpieczenie możliwości dochodzenia roszczeń regresowych wobec osób trzecich odpowiedzialnych za szkodę<sup>414</sup>,
3. jeżeli poszkodowany wystąpił z roszczeniem na drogę sądową, niezwłocznie zawiadomienie o tym zakładu ubezpieczeń po uzyskaniu dokumentu stwierdzającego wszczęcie postępowania, zaś podczas trwających postępowań sądowych dostarczać ubezpieczycielowi wyroki i postanowienia, aby istniała możliwość wniesienia środka odwoławczego<sup>415</sup>.

O wszystkich działaniach ubezpieczonego przewoźnika kolejowego wobec poszkodowanego (w zakresie zgłoszonego roszczenia) przewoźnik ten powinien informować ubezpieczyciela. Niedopełnienie obowiązku informacyjnego, jak i innych obowiązków ubezpieczonego, może skutkować odmową wypłaty części lub całości odszkodowania, jeżeli miało to wpływ na odpowiedzialność ubezpieczyciela, ustalenie okoliczności powstania szkody lub na jej rozmiar albo wysokość odszkodowania<sup>416</sup>.

Uprawnionym do odbioru świadczenia z tytułu ubezpieczenia jest podmiot trzeci, wobec którego odpowiedzialność ponosi ubezpieczony przewoźnik kolejowy. Na podstawie art. 822 § 4 k.c. ma on prawo dochodzić świadczenia ubezpieczeniowego bezpośrednio od ubezpieczyciela, nie tracąc przy tym prawa do żądania naprawienia szkody od przewoźnika kolejowego, będącego sprawcą szkody. Analogiczna instytucja *actio directa* uregulowana jest w art. 19 ust. 1 u.u.o., zgodnie z którym poszkodowany w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczeń bezpośrednio od zakładu ubezpieczeń. Mając powyższe na uwadze, istotną kwestią pozostaje upoważnienie podmiotu do otrzymania odszkodowania z tytułu umowy ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego. Formalnie uprawnionym do uzyskania odszkodowania w przypadku szkody na mieniu jest podmiot poszkodowany – czyli właściciel uszkodzonego mienia. Niemniej jednak, zdarzają się sytuacje, kiedy to odszkodowanie zostaje

---

<sup>414</sup> Np. w przypadku gdy doszło do wykolejenia z uwagi na zły stan taboru odpowiedzialnym wobec zarządcy infrastruktury jest przewoźnik kolejowy, w którego składzie był ów wagon (odpowiedzialność na zasadzie ryzyka), zaś pierwotną odpowiedzialność może ponosić podmiot odpowiedzialny za utrzymanie wagonów lub właściciel wagonu (jeśli nie był nim przewoźnik), zob. § 12 ust. 5 Warunków Ubezpieczenia OC Uniqa,

<sup>415</sup> Zob. § 12 ust. 9 Warunków Ubezpieczenia OC Uniqa, § 24 ust. 6 i 7 OWU OC PZU. W umowach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych można wskazać, że ubezpieczyciel będzie uczestniczył w każdym sporze sądowym dotyczącym zgłoszonych roszczeń odszkodowawczych względem przewoźnika kolejowego np. „Ubezpieczyciel zobowiązuje się do przystąpienia i udziału w charakterze interwenienta ubocznego w każdej sprawie, w której przeciwko ubezpieczonemu osoba trzecia będzie dochodzić roszczeń na drodze sądowej”

<sup>416</sup> Zob. § 14 ust. 4 Warunków Ubezpieczenia OC Uniqa,: „W razie naruszenia z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przez Ubezpieczającego lub Ubezpieczonego któregokolwiek z pozostałych obowiązków wynikających z umowy ubezpieczenia, UNIQA jest zwolniona z obowiązku świadczenia w takim zakresie, w jakim naruszenie miało wpływ na powstanie lub wielkość szkody lub na możliwość ustalenia zasadności roszczenia”

przekazane przez zakład ubezpieczeń na rachunek bankowy ubezpieczonego. Mają one miejsce w następujących przypadkach:

1. korespondencja zakładu ubezpieczeń z poszkodowanym odbywa się za pośrednictwem ubezpieczonego, a ubezpieczony zobowiązał się do przekazania odszkodowania na rachunek poszkodowanego lub,
2. ubezpieczony dokonał naprawy uszkodzeń w mieniu poszkodowanego<sup>417</sup> (następuje refundacja zamiast realizacji wypłaty odszkodowania) lub,
3. ubezpieczony zobowiązał się do wypłaty kwoty odszkodowania wraz z franszyzą redukcyjną (w szczególności gdy jest ona wysoka) z uwagi na ograniczenie u poszkodowanego kwoty transakcji – dla przykładu ustalona wysokość szkody wynosi 120.000 zł przy czym franszyza redukcyjna dla wykolejenia wynosi 100.000 zł, ubezpieczyciel wypłaca 20.000 zł na rachunek bankowy ubezpieczonego, który przekazuje wypłatę wraz z franszyzą do której pokrycia jest zobowiązany na rachunek poszkodowanego.

Powyższe sytuacje wynikają przez wszystkim z relacji gospodarczych pomiędzy ubezpieczonymi przewoźnikami kolejowymi, a poszkodowanymi podmiotami działającymi również w sektorze kolejowym. Wzajemne stosunki gospodarcze oraz przenikanie się działalności wyżej wskazanych podmiotów determinują niejako wzajemne rozliczenia, również wynikające z obowiązków naprawienia szkody.

**Patrząc na problem, po raz kolejny z perspektywy brokera ubezpieczeniowego, w procesie likwidacji szkód z ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych można dostrzec następujące problemy dotyczące ustalania odpowiedzialności przewoźnika kolejowego oraz wysokości należnych poszkodowanym świadczeń.**

Po pierwsze, z uwagi na szeroki zakres odpowiedzialności przewoźnika kolejowego (opartej zazwyczaj na zasadzie ryzyka), niezwykle trudno zwolnić się przewoźnikowi kolejowemu z odpowiedzialności za powstałe szkody w mieniu podmiotów trzecich. Dodatkowo, większość zdarzeń kolejowych powoduje znaczne straty w mieniu podmiotów trzecich pozostających w obrębie sektora kolejowego. Niezwykle istotnym zadaniem spoczywającym na powołanym przez zakład ubezpieczeń rzeczoznawcy jest dokonanie podziału powstałych uszkodzeń względem różnych poszkodowanych podmiotów kolejowych.

---

<sup>417</sup> Np. z uwagi ze względu na terminy umowne naprawienia szkody – powyższe może mieć miejsce gdy poszkodowanego i ubezpieczonego łączy umowa (np. AVV – w zakresie wyliczenia wysokości szkody za niemożliwość korzystania z uszkodzonego wagonu).

Po drugie, problematyczne jest ustalenie wysokości odszkodowania w przypadku szkód wyrządzonych przez przewoźnika w taborze kolejowym czy infrastrukturze. Wynika to często z faktu, że wyspecjalizowane serwisy naprawcze taboru kolejowego (w tym również producenci) czy infrastruktury kolejowej nie udostępniają szczegółowych kosztorysów naprawy z wyszczególnieniem na koszty robocizny, użytych materiałów oraz użytego przy naprawie sprzętu. Przekazane przez poszkodowanych dokumenty zazwyczaj opierają się na wskazaniu zakresu prac oraz podaniu ogólnej liczby roboczogodzin przeznaczonych na naprawę. Uniemożliwia to często ubezpieczycielowi faktyczną weryfikację końcowych kosztów naprawy. Ponadto część uszkodzeń taboru powstałych w trakcie szkody naprawiana jest lub wymieniana podczas przeprowadzanych cyklicznie przeglądów taboru, co nie zawsze jest odnotowywane przy przekazaniu dokumentacji potwierdzającej koszty naprawy do zakładu ubezpieczeń. Obserwując więc działania zakładów ubezpieczeń dotyczące ustalania wysokości odszkodowania w uszkodzonym taborze lub infrastrukturze kolejowej podkreślić należy, że wysokość odszkodowań z uwagi na ograniczoną dokumentację jest często zaniżona, co później może być przyczyną sporów sądowych co do wysokości szkody,

Po trzecie, sporną kwestią często pozostaje brak akceptacji przez ubezpieczycieli ryczałtowych wyliczeń wynikających z treści Załącznika nr 6 AVV, a dotyczących ustalenia utraconych korzyści z tytułu uszkodzenia wagonu lub jego części. Z jednej strony przyjęta ogólna metoda wyliczenia skraca i upraszcza proces likwidacji szkody, obniżając też jego koszty (np. powołania rzeczoznawców). Z drugiej strony załącznik nr 6 AVV jest umową pomiędzy poszkodowanym właścicielem wagonów, a ubezpieczonym przewoźnikiem kolejowym, która to nie wiąże zakładu ubezpieczeń, a mechanizm ustalenia utraconych korzyści nie ma żadnego odzwierciedlenia w warunkach rynkowych np. utracie rzeczywistego zysku wynikającego z użytkowania tego konkretnego wagonu<sup>418</sup>. Wobec powyższego istotne jest, aby przy zawieraniu umowy ubezpieczenia OC, już na etapie przygotowywania warunków ubezpieczenia, uwzględnić postanowienie, zgodnie z którym ubezpieczyciel zobowiązuje się do akceptacji Załącznika nr 6 AVV oraz wynikających z niej metod wyliczania utraconych korzyści z tytułu wyłączenia wagonu z eksploatacji w związku z powstałą szkodą. Postanowienie to powinno pozwolić na uniknięcie ewentualnych sporów dotyczących stosowania umowy AVV, a w konsekwencji na jej realne zastosowanie nie tylko przez przewoźnika kolejowego, ale również i jego ubezpieczyciela OC. Jest to o tyle istotne, że akceptacja przez ubezpieczyciela umowy AVV zwolni zobowiązanego przewoźnika

---

<sup>418</sup> Zob. szerzej: <http://kpdi.pl/blog/2015/07/02/pulapka-avv-jak-okreslic-szkode-za-ustrate-wagonu/> (dostęp: 19 marca 2022 r.).

kolejowego z wszelkich kosztów w tym zakresie, które musiałyby pokryć sam. Wyeleminuje to również negatywną dla przewoźnika kolejowego sytuację, w której musiałyby on pokryć różnicę pomiędzy wartością utraconych korzyści ustalonych na podstawie umowy AVV oraz wyliczonych przez ubezpieczyciela.

### **3. Rozwój ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego w Polsce**

Analizując rozwój umów ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych możemy dostrzec ich szeroką metamorfozę, zarówno w aspekcie podmiotowym, ale także w zakresie samej ochrony ubezpieczeniowej. Ewolucja sektora kolejowego, jak i samego rynku ubezpieczeń w Polsce wpłynęła na model ubezpieczeń OC przewoźników kolejowych funkcjonujący obecnie na rynku ubezpieczeniowym. Rozważania dotyczące sposobu zawierania, jak i samego zakresu ubezpieczenia OC w polskim kolejnictwie można analizować na wielu płaszczyznach. Wydaje się jednak, że najodpowiedniejszym i najtrafniejszym sposobem będzie dokonanie podziału na okres monopolu usług przewozu kolejowego (na który też mógł się niejako nakładać okres monopolu ubezpieczeń OC w Polsce) oraz okres po działaniach demonopolizacyjnych w tymże sektorze.

#### **3.1. Monopol transportu kolejowego**

Zgodnie z przyjętą definicją monopol to jedna ze struktur rynkowych konkurencji niedoskonałej polegającej na tym, że jeden podmiot dostarcza całą produkcję dóbr lub usług w kraju lub na danym obszarze<sup>419</sup>. Monopolista nie jest tzw. „cenobiorcą” (tj. podmiotem, który produkuje daną ilość dóbr oraz ustalając daną cenę za owo dobro - nie jest w stanie zmienić ceny rynkowej tego dobra) i musi ocenić czy bardziej opłacalna jest dla niego niższa podaż po wyższej cenie czy wyższa podaż po niższej cenie<sup>420</sup>. Brak konkurencji powoduje zwykle, że monopolista nie jest skłonny do obniżania cen, poprawiania jakości oferowanych towarów i usług czy wdrażania nowych rozwiązań technicznych<sup>421</sup>. Warunkiem koniecznym istnienia monopolu jest występowanie „barier wejścia” czyli czynników, które powstrzymują innych przedsiębiorców przed wejściem na rynek i podjęciem konkurencji z monopolistą<sup>422</sup>. Idealną odmianą monopolu jest tzw. czysty (lub prawie czysty) monopol, który występuje wówczas,

---

<sup>419</sup> W. Matuszewski, *Wybrane zagadnienia ekonomii dla studentów prawa i administracji*, Toruń 2011, s. 51.

<sup>420</sup> T. Żylicz [w:], *Ekonomia dla prawników i nie tylko*, (red.) M. Bednarski, J. Wilkin, Warszawa 2005, s. 145.

<sup>421</sup> W. Wrzosek, *Funkcjonowanie rynku*, Warszawa 2002, s. 203., R. Bochan, *Funkcjonowanie wybranych rynków oligopolistycznych w Polsce w aspekcie działań urzędu ochrony konkurencji i konsumentów*, Gospodarka w Praktyce i Teorii 2012, nr 1, s. 22 i n.

<sup>422</sup> J. Zaucha [w:], *Ekonomia*, (red.) D. R. Kamerschen, R.B. Mackenzie, C. Nardinelli, Gdańsk 1991, s. 561

gdy jeden podmiot dostarcza całą produkcję dóbr lub usług w danym kraju lub na danym obszarze oraz gdy istnieją wysokie bariery wejścia na rynek<sup>423</sup>.

Okres czystego monopolu Polskiej Kolei Państwowych (PKP) w sektorze kolejowym przypada na lata 1945-1997. Jedynym elementem niezwiązanym z PKP, niemniej jednak pozostającym w sferze imperium państwa, stały się bocznice i wewnętrzne sieci kolei przemysłowych zlokalizowane na Śląsku<sup>424</sup>. Funkcjonowały tam koleje przemysłowe, (zwłaszcza górnicze i tzw. piaskowe), zajmujące się przede wszystkim przewozami węgla, piasku podszkawkowego i odpadów pogórnich. Monopol PKP obejmował zarówno zarządzanie infrastrukturą kolejową oraz prowadzenie działalności przewozowej pasażerskiej oraz towarowej, w szczególności ustalania taryf, oferty przewozowej czy decyzji o rodzaju i zakresie usług świadczonych w poszczególnych częściach kraju.

Okres monopolu w sektorze kolejowym pokrył się częściowo z czasem monopolu w sektorze ubezpieczeń (lata 1944-1984), kiedy to po II wojnie światowej nastąpiło odejście od ubezpieczeń rynkowych do ubezpieczeń państwowych (lata 1945 -1958)<sup>425</sup>. Powyższe wynikało z wprowadzenia dwóch dekretów rządowych w randze ustaw z dnia 3 stycznia 1947 r. o uregulowaniu ubezpieczeń rzeczowych i osobowych oraz o Powszechnym Zakładzie Ubezpieczeń Wzajemnych (PZUW). Dekrety te zlikwidowały prywatne zakłady ubezpieczeń. Monopol na sprzedaż ubezpieczeń otrzymał PZUW<sup>426</sup>, zaś w zakresie działalności reasekuracyjnej monopolistą zostało TUR Warta. Monopol ten wynikał z przeprowadzonej likwidacji 21 zakładów ubezpieczeń. Wobec powyższego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej dla przewoźników kolejowych mogły być wyłącznie oferowane przez Państwowy Zakład Ubezpieczeń. Monopolistyczny charakter polskich ubezpieczeń<sup>427</sup> trwał do połowy lat 80 czyli do czasu wprowadzenia ustawy w dniu 20 września 1984 r. o ubezpieczeniach majątkowych i osobowych<sup>428</sup>. Powyższa ustawa formalnie demonopolizująca system

---

<sup>423</sup> A. Jonas *Strategie konkurencji na rynku usług bankowych, Biblioteka menedżera i bankowca*, Warszawa 2002, s. 10.

<sup>424</sup> J. Majewski, *Ewolucja struktur instytucjonalnych i mechanizmów prokonkurencyjnych na rynku przewozów kolejowych w regionach*, Problemy Transportu i Logistyki 2019, nr 1, s. 64.

<sup>425</sup> M. Szcześniak, *Historia ubezpieczeń polskich po II wojnie światowej – Cz. I – Okres monopolu ubezpieczeń państwowych*, Monitor Ubezpieczeniowy nr 51 – grudzień 2012, <https://archiwum.rf.gov.pl/publikacje/> (dostęp: 17 kwietnia 2022 r).

<sup>426</sup> W 1952 r. dokonano zmiany nazwy PZUW na Państwowy Zakład Ubezpieczeń. Państwowy Zakład Ubezpieczeń zyskał osobowość prawną oraz jednoosobowe kierownictwo, podporządkowane Ministerstwu Finansów – art. 13 ust. 1-3 ustawy z dnia 28 marca 1958 r. o ubezpieczeniach państwowych (Dz. U. 1952, nr 20, poz. 130).

<sup>427</sup> Faktyczne złamanie monopolu nastąpiło dopiero w maju 1988 r., kiedy został zarejestrowany Zakład Ubezpieczeń Westa, który posiadał status spółdzielni ubezpieczeniowej – J. Handschke, *Polskie doświadczenie w formowaniu i rozwoju ubezpieczeń – wybrane aspekty*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 2009, nr 3, s. 57.

<sup>428</sup> M. Szcześniak, *Historia ...*, <https://archiwum.rf.gov.pl/publikacje/> (dostęp: 17 kwietnia 2022 r.).



ubezpieczeniowy spełniła swoje zadanie, bowiem w momencie wejścia w życie z 1990 r. o działalności ubezpieczeniowej w Polsce funkcjonowało już 12 zakładów ubezpieczeń, powstałych w okresie 3 lat (od maja 1988 do lipca 1990 r.)<sup>429</sup>, które to nadal były ograniczone w oferowaniu ubezpieczeń OC przewoźnika kolejowego z uwagi na uwarunkowania monopolistycznego rynku kolejowego. Brak jest natomiast informacji czy powyższe zakłady asekurowały ryzyko odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych - czy pomimo prawnego zniesienia monopolu Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń, faktyczny dostęp do ubezpieczeń sektora kolejowego zostały nowo powołane zakłady ubezpieczeń.

### 3.2 Demonopolizacja sektora kolejowego

Monopol na wykonywanie przewozów kolejowych przez przedsiębiorstwo państwowe PKP istniał aż do 1997 r. Jak już wskazano, zmonopolizowany transport kolejowy charakteryzował się złą sytuacją ekonomiczno-techniczną oraz nadużywaniem pozycji dominującej wobec pasażerów podróżujących koleją. Wprowadzenie stopniowych zmian w sektorze kolejowym rodziło wiele problemów z uwagi, że była to transformacja sektora zarówno o dużym zatrudnieniu, jak i o charakterze użyteczności publicznej<sup>430</sup>. W dobie transformacji polskiej gospodarki w latach 1990-1992 rozpoczęto realizację reformy przedsiębiorstwa PKP. Dopiero uchwalenie ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym oraz ustawy - Prawo przewozowe, doprowadziło do przerwania okresu monopolu PKP i dopuszczenia do prowadzenia działalności przewozów kolejowych również innych podmiotów<sup>431</sup>. Możliwe to było dzięki uregulowaniu m. in. dostępu do infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK, przydzielającego przewoźnikom kolejowym trasy pociągów, jednocześnie umożliwiając im tym samym korzystanie z tej infrastruktury<sup>432</sup>. Główne założenia wprowadzonej nowej ustawy o transporcie kolejowym opierały się na demonopolizacji kolei i poprawie efektywności jej funkcjonowania m.in. poprzez wprowadzenie rozdziału pomiędzy zarządzaniem infrastrukturą a wykonywaniem przewozów kolejowych<sup>433</sup>. Kolejnym czynnikiem wymuszającym przekształcenia był proces przygotowań do integracji z UE i związana z nim konieczność implementacji przez Polskę ustawodawstwa unijnego. W dniu

---

<sup>429</sup> J. Handschke, *Polskie ...*, s. 57.

<sup>430</sup> Szerzej na temat prawidłowości procesu transformacji sektora kolejowego w Polsce – zob. M. Zajfert, *Transformacja sektora transportu kolejowego w Polsce*, Warszawa 2016.

<sup>431</sup> Szerzej: J. Barcik, P. Czech, *Sytuacja transportu kolejowego w Polsce na przełomie ostatnich lat – część 1*, Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej 2010, z. 67, s. 5-11.

<sup>432</sup> Za korzystanie z infrastruktury przewoźnicy dokonują opłat, których poziom jest określony w cenniku opracowanym przez zarządcę infrastruktury i zatwierdzony jest przez Prezesa UTK.

<sup>433</sup> Por. J. Kowalski, Z. Ślusarczyk, *Unia Europejska. Proces integracji europejskiej i zarys problematyki instytucjonalno-prawnej*, Warszawa-Poznań 2006, s. 214.

8 września 2000 r. uchwalona została ustawa o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji PKP<sup>434</sup>, która stała się podstawą do przekształcenia przedsiębiorstwa w holding Grupa PKP S.A. Ustawa ta zakładała m.in. utworzenie spółki pod nazwą PKP Polskie Linie Kolejowe do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi oraz utworzenie spółek przewozowych do prowadzenia działalności w zakresie kolejowych przewozów towarowych i pasażerskich (PKP Cargo, PKP Intercity, PKP Przewozy Regionalne).

Wskazać należy, że oprócz funkcjonowania wskazanych przewoźników kolejowych licencje uzyskiwali także prywatni przewoźnicy kolejowi, zarówno towarowi<sup>435</sup> np. CTL Logistics Sp. z o.o. czy DB Schenker Rail Polska, jak i pasażerscy<sup>436</sup>, np. Arriva Sp. z o.o. (uzyskanie licencji w 2007 r.). Jako początek wolnego rynku w sektorze kolejowym wskazywana jest data 1 kwietnia 2002 r., kiedy to zarządca infrastruktury PKP PLK opublikował regulamin i cennik dostępu do infrastruktury, niemniej jednak faktyczne otwarcie rynku (i to w głównej mierze przewozów towarowych) na konkurencję ze strony podmiotów prywatnych stało się możliwe po wejściu w życie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym<sup>437</sup>.

Zgodnie z art. 31 ustawy o transporcie kolejowym z 1997 r, warunkiem uzyskania licencji przewoźnika kolejowego było m.in. posiadanie odpowiedniego zabezpieczenia roszczeń majątkowych związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej objętej wnioskiem bądź zobowiązanie się do dokonania ubezpieczenia tej działalności. Samo więc zobowiązanie się podmiotu ubiegającego się o licencję do dokonania ubezpieczenia wykonywania działalności do 2003 r. było wystarczające do spełnienia wskazanego warunku. Zgodnie z aktualną treścią ustawy o transporcie kolejowym<sup>438</sup>, przy składaniu wniosku o licencję przewoźnika kolejowego wymagania dotyczące zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej uznaje się za spełnione, gdy przedsiębiorca ubiegający się

---

<sup>434</sup> Ustawa z dnia 8 września 2000 o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe", (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 146.)

<sup>435</sup> Nowi operatorzy kolejowi przewozów towarowych rekrutowali się głównie z przemysłu wydobywczego – tak.: J. Barcik, P. Czech, *Sytuacja transportu...*, s. 10.

<sup>436</sup> O ile rynek przewozów towarowych można było uznać za częściowo zderegulowany, o tyle rynek przewozów pasażerskich bardzo długo pozostawał w rękach przewoźników z sektora publicznego – brak było praktycznie przewoźników niezależnych – Z. Taylor, A. Ciechański, *Deregulacja i przekształcenia przedsiębiorstw transportu lądowego w Polsce na tle polityki spójności EU*, Warszawa 2017, s. 97. Warto wskazać również sytuację uzyskania przez czeskiego przewoźnika kolejowego – Leo Express zgody na uruchomienie pociągów na trasie z Pragi przez Warszawę do Terespoła od Urzędu Transportu Kolejowego – niniejsza zgoda nie spotkała się z aprobatą PKP Intercity, który z mentalnością monopolisty mocno oponował w tym zakresie – zob. szerzej: <https://www.slaskibiznes.pl/wiadomosci,leo-express-dostal-zgode-na-polaczenia-kolejowe-slask-zaglebie-warszawa-terespol,wia5-1-2380.html> (dostęp: 19 kwietnia 2022 r.).

<sup>437</sup> J. Barcik, P. Czech, *Sytuacja ...*, s. 9.

<sup>438</sup> t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1984, z 2022 r. poz. 727.

o udzielenie licencji wykaże, że zawarł umowę ubezpieczenia OC lub umowę gwarancji ubezpieczeniowej. Wskazany nieobowiązujący już przepis, jak i powoli rosnąca świadomość ubezpieczeniowa przedsiębiorstw kolejowych stała się przyczyną do dalszego rozwoju ubezpieczeń OC w sektorze transportu kolejowego.

**Na okres demonopolizacji sektora kolejowego przypada również okres demonopolizacji sektora ubezpieczeń.** W mojej ocenie dominującym czynnikiem wpływającym na rozwój ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych w latach 1997-2003<sup>439</sup> była nie tyle świadomość ubezpieczeniowa przewoźników kolejowych, co „niedoskonały” przepis stanowiący o zobowiązaniu się podmiotu ubiegającego się o licencję na przewozy kolejowe do zawarcia takiej umowy (określonego jako *quasi* przymus ubezpieczenia). Jak słusznie wskazano, aby zrozumieć celowość zawarcia umowy ubezpieczenia OC należy mieć świadomość potencjalnych skutków działań, które mogą wystąpić u poszkodowanych osób trzecich, zdawać sobie sprawę z ich rozmiarów, a także wiedzieć, jaką ochronę w tym zakresie mogą zaoferować zakłady ubezpieczeń<sup>440</sup>. Co więcej można pokusić się o stwierdzenie, że wprowadzony w sposób niedoskonały *quasi* przymus ubezpieczenia mógł doprowadzić do tego, że przewoźnik kolejowy zawarł umowę ubezpieczenia OC, do której to zawarcia się zobowiązał podczas składania wniosku o udzielenie licencji, lecz niekoniecznie musiała być to umowa ubezpieczenia zapewniająca realną ochronę ubezpieczeniową dostosowaną do specyfiki działalności przewoźnika kolejowego. **Czynnik świadomości ubezpieczeniowej przewoźników kolejowych oraz zobrazowanie ryzyka, jakie towarzyszy przy prowadzeniu przez niego działalności, powinno być główną przyczyną zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.** Powyższe wynika z faktu, że ubezpieczenie OC z tytułu prowadzonej działalności i posiadanego mienia jest produktem specyficznym na rynku ubezpieczeń, nieoferowanym przez większość zakładów ubezpieczeń. W mojej ocenie nieocenioną rolę przy rozwoju świadomości ubezpieczeniowej sektora kolejowego odegrali brokerzy ubezpieczeniowi, którzy

---

<sup>439</sup> W mojej ocenie okres ten pokrył się z wprowadzeniem pakietu ustaw ubezpieczeniowych tj.: ustawa z dnia 22 maja 2003 o działalności ubezpieczeniowej (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 1206, 1273, 1348.), ustawa z dnia 22 maja 2003 o pośrednictwie ubezpieczeniowym (na podstawie: t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 2077, z 2017 r. poz. 60, 2486, z 2018 r. poz. 650, 1629.) oraz ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2022 r. poz. 621, 655.) oraz ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984, z 2022 r. poz. 727.)

<sup>440</sup> Zob. szerzej – H. Ogrodnik, D. Szewieczek, M. Wieczorek-Kosmala, K. Znanińska, *Rynek ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej w Polsce – specyfika produktu, analiza głównych tendencji*, Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach 2016, nr 282, s. 148.

to przeprowadzając audyty ubezpieczeniowe<sup>441</sup> w przedsiębiorstwach kolejowych dokonywali oceny ryzyka oraz możliwości powstania danego typu szkód. Efektem tych działań było stopniowe ustalanie sum gwarancyjnych na podstawie szacunków maksymalnej szkody, jaka mogła wystąpić na skutek zdarzenia objętego ochroną ubezpieczeniową (tzw. metoda PML) oraz poszerzenie zakresu ubezpieczenia wskutek ograniczania lub usuwania zapisów umownych dotyczących wyłączeń odpowiedzialności zakładów ubezpieczeń np. przez klauzule brokerskie<sup>442</sup>.

Odnosząc się do aktualnego sposobu zawierania przez przewoźników kolejowych umowy ubezpieczenia OC w związku z wykonywaną działalnością oraz posiadany mieniem wskazać należy, że może być ona zawiera w dwojaki sposób – albo w drodze przetargu zgodnie z ustawą Prawo zamówień publicznych z dnia 11 września 2019 r.<sup>443</sup> albo w drodze zapytania ofertowego. Do stosowania przepisów o zamówieniach publicznych są zobowiązane w szczególności podmioty sektora finansów publicznych lub podmioty kontrolowane w określony sposób przez jednostki sektora finansów publicznych, jeśli nabywają dostawy, roboty budowlane lub usługi<sup>444</sup>. Prawo zamówień publicznych w odniesieniu do sposobu wyboru ubezpieczyciela udzielającego przewoźnikowi kolejowemu ochrony ubezpieczeniowej będzie miało zastosowanie gdy przewoźnik kolejowy zgodnie z art. 4 ust. 3 ustawy - Prawo zamówień publicznych spełniać będzie następujące przesłanki: jest osobą prawną, utworzoną w szczególnym celu zaspokajania potrzeb o charakterze powszechnym niemających charakteru przemysłowego ani handlowego, w którym jednostki sektora finansów publicznych dokonują jej finansowania w ponad 50% lub posiadają ponad połowę udziałów albo akcji, lub sprawują nadzór nad organem zarządzającym, lub mają prawo do powoływania ponad połowy składu organu nadzorczego lub zarządzającego – o ile osoba prawna nie działa w zwykłych warunkach rynkowych, jej celem nie jest wypracowanie zysku i nie ponosi strat wynikających z prowadzenia działalności. Dodatkowo – zgodnie z art. 5 ustawy - Prawo zamówień

---

<sup>441</sup> Audyt ubezpieczeniowy, tzw. *survey*, ma miejsce przed przedstawieniem przez zakład ubezpieczeń oferty ubezpieczenia. Obejmuje on różne aspekty zarządzania ryzykiem i sytuacjami kryzysowymi przez poszukującego ochrony ubezpieczeniowej. Na podstawie przeprowadzonej analizy zakład ubezpieczeń lub pośrednik ubezpieczeniowy, który jest zaangażowany w stworzenie programu ochrony ubezpieczeniowej, wydaje konkretne zalecenia i uwagi do systemu bezpieczeństwa. Brak ich uwzględnienia może skutkować odmową zawarcia umowy ubezpieczenia lub ograniczyć zakres odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń za ewentualne szkody.

<sup>442</sup> Teza postawiona na podstawie przeprowadzonych rozmów ze środowiskiem ubezpieczeniowym – brokerami ubezpieczeniowymi oraz pracownikami zakładów ubezpieczeń oraz na podstawie analizy umów ubezpieczenia OC wybranych przewoźników kolejowych z uwzględnieniem ich historycznego rozwoju.

<sup>443</sup> Ustawa z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych, (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1129, 1598, 2054, 2269, z 2022 r. poz. 25.).

<sup>444</sup> Zob. szerzej na temat zamówień publicznych w sektorze kolejowym: G. Krawczyk, *Zamówienia publiczne na rynku kolejowego transportu towarowego w Polsce*, Studia Ekonomiczne 2015, nr 209, s. 85-94.

publicznych przepisy dotyczące zamówień sektorowych stosuje się do zamówień udzielanych przez zamawiających, o których mowa w art. 4 ust. 3, jeżeli zamówienie jest udzielane w celu wykonywania usług transportowych jest działalność polegająca na udostępnianiu lub obsłudze sieci przeznaczonych do świadczenia usług publicznych w zakresie transportu kolejowego. Wobec powyższego dla przewoźników kolejowych powiązanych bezpośrednio czy pośrednio z jednostkami samorządu terytorialnego przy wyborze ochrony ubezpieczeniowej będzie miała zastosowanie prawo zamówień publicznych<sup>445</sup>. Wśród takich przewoźników wskazać należy np. przewoźnika ogólnopolskiego PKP Intercity S.A. czy PKP Cargo S.A. lub przewoźników regionalnych finansowanych przez samorządy, tj. Łódzką Kolej Aglomeracyjną Sp. z o.o. czy Koleje Mazowieckie Sp. z o.o. W przypadku, gdy przewoźnik kolejowy jest przewoźnikiem prywatnym (np. CTL Logistics Sp. z o.o.), brak jest obowiązku stosowania przepisów dotyczących zamówień publicznych. Wówczas wybór ubezpieczyciela będzie odbywał się w trybie ofertowym.

**Przy zawieraniu umowy ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego w drodze zapytania ofertowego niezwykle istotne jest działanie brokera ubezpieczeniowego.** Z uwagi na faktyczne uwarunkowania rynku sektora kolejowego, który to nie do końca jest atrakcyjnym sektorem dla ubezpieczycieli, kluczowe wydaje się stworzenie przez brokera ubezpieczeniowego „realnej konkurencji ofert” ubezpieczycieli na rynku ubezpieczeniowym<sup>446</sup>.

---

<sup>445</sup> Wyjątek stanowi art. 103 ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej zgodnie z którym: *do umów ubezpieczenia zawieranych z towarzystwem ubezpieczeń wzajemnych przez podmioty będące członkami tego towarzystwa nie stosuje się przepisów o zamówieniach publicznych.*

<sup>446</sup> Stworzenie realnej konkurencji może odbywać się przez mechanizmy tj. „postępowania na udziały”, wystosowanie zapytań ofertowych – z jednej strony do jak najszerszego grona zakładów ubezpieczeń, z drugiej zaś – ograniczenie zapytania wyłącznie do ubezpieczycieli posiadających niezbędną wiedzę, doświadczenie oraz potencjał do udzielenia ochrony i należytego wykonania zawartych umów ubezpieczenia. Kolejnym krokiem po złożeniu przez wybrane zakłady ubezpieczeń wstępnych ofert są negocjacje mające na celu wypracowanie konsensusu w zakresie wysokości zaproponowanej składki oraz – co najważniejsze z punktu ochrony ubezpieczeniowej – jak najszerszego zakresu ubezpieczenia. Często istotą problemu jest również wysoki współczynnik szkodowy przewoźników kolejowych, która rzutuje na wysokość zaproponowanej składki. Przy wysokim wskaźniku szkodowym celem postępowania negocjacyjnego jest ograniczenie trendu zakładów ubezpieczeń do podwyższania kosztów ubezpieczenia przy jednoczesnym uzyskaniu w ramach wynegocjowanej, najniższej możliwej ceny – bezpiecznego zakresu ochrony ubezpieczeniowej. Ów szeroki zakres może zostać osiągnięty przez autorskie zastosowanie rozwiązania w postaci tzw. *własnego „wordingu”* – czyli opracowania przez brokera kompleksowo warunków ubezpieczenia regulujących wszystkie elementy przyszłej umowy ubezpieczenia, która to nie będzie odwoływała się do o.w.u. zakładów ubezpieczeń. Pomyślność stworzenia takiego mechanizmu może mieć miejsce w przypadku znajomości przez brokera zarówno sektora kolejowego, jak i specyfiki działalności danego przewoźnika kolejowego poszukującego ochrony w przedmiocie prowadzonej działalności i posiadanego oraz eksploatowanego mienia – tj. odzwierciedlenia związanych z tym ryzyk. Zaletą powyższego mechanizmu jest dostarczenie przez brokera ubezpieczycielom gotowych rozwiązań w oczekiwaniu wyłącznie na ich akceptację lub ewentualną modyfikację przez oferentów.

Wskazać jednak należy, że postępowanie ofertowe dla przewoźników kolejowych odbywa się rzadko, gdyż większość z nich zobligowana jest do stosowania prawa zamówień publicznych z uwagi na ich powiązania finansowe z jednostkami sektora terytorialnego.

#### **4. Zakres ubezpieczenia OC**

Opisując rynkowy model zakresu ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego (w związku z wykonywaną działalnością oraz posiadaniem mieniem), poniżej zostanie zaprezentowany najczęściej spotykany na rynku model ubezpieczenia przewoźników kolejowych. W kolejnym zaś rozdziale analizie poddany zostanie zakres tego ubezpieczenia, który w szczególności powinien spełniać wymogi obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym.

Zakres ochrony ubezpieczeniowej OC przewoźnika kolejowego powinien w jak najszerszym zakresie obejmować jego działalność, związaną z ryzykiem wyrządzenia szkody - zarówno stronom umowy o przewóz, jak i osobom trzecim. Ochrona ubezpieczeniowa powinna obejmować odpowiedzialność cywilną za szkody wynikające z czynu niedozwolonego oraz z niewykonania lub nienależytego wykonania przez ubezpieczonego zobowiązania, również w przypadku zbiegu roszczeń.

Jedną z najważniejszych kwestii jest zawarcie umowy ubezpieczenia OC, która to w jak najszerszy sposób będzie obejmowała ryzyko istniejące po stronie przewoźnika kolejowego. Skutecznym zabiegiem technicznym może być wprowadzenie w umowie ubezpieczenia katalogu otwartego obejmującego odpowiedzialność ubezpieczyciela za szkody na osobie lub mieniu w związku z prowadzeniem działalności w postaci:

1. przewozu kolejowego osób
2. przewozu kolejowego bagażu (w tym zwierząt domowych i rzeczy osobistych pasażera) oraz przesyłek konduktorskich – w przypadku przewoźników osobowych lub przewozu kolejowego towarów (w tym towarów niebezpiecznych) w przypadku przewoźników towarowych,
3. użytkowania i obsługi bocznic kolejowych,
4. posiadania lub użytkowania taboru kolejowego (lokomotyw lub wagonów),
5. obsługi warsztatowej lub serwisowej pojazdów kolejowych<sup>447</sup>, w tym mycia i czyszczenia taboru,

---

<sup>447</sup> Powszechnym zjawiskiem jest dokonywanie bieżących napraw przez przewoźnika nie tylko własnego taboru, ale również podmiotów trzecich (np. użytkowanego na podstawie umowy dzierżawy).

6. eksploatacji sprzętu elektronicznego podmiotów trzecich
7. działalności handlowej lub reklamowej, jeśli taka prowadzona jest przez ubezpieczonego.

Wyżej wymieniony zakres ubezpieczenia traktowany powinien być raczej jako przykładowy ze względu na rodzaj prowadzonej działalności oraz posiadanego mienia przez przewoźników kolejowych. Celem możliwie pełnego rozszerzenia ochrony ubezpieczeniowej na poszczególne ryzyka w związku z działalnością przewoźników kolejowych, jest zawarcie w umowie ubezpieczenia jak największej ilości rodzajów wykonywanej faktycznie działalności przez przewoźników kolejowych. Konieczne jest również wskazanie, że owe rodzaje działalności należą do otwartego katalogu.

Drugim aspektem wprowadzenia szerokiej umownej odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkody wyrządzone podmiotom trzecim przez przewoźnika kolejowego jest zawężenie katalogu wyłączeń i ograniczeń zawartych w o.w.u. mających zastosowanie do umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Możliwe jest to w niektórych przypadkach przez implementację wyłączenia do zakresu, jednak z ograniczeniem kwotowym (np. zastosowanie wysokiej kwoty udziałów własnych dla danego ryzyka lub ograniczenie kwotowe w postaci sublimitu dla wybranych zdarzeń<sup>448</sup>). Z istotnych wyłączeń wprowadzanych w umowie ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego można wymienić wyłączenie odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkody wyrządzone w przewożonym ładunku (w przewozach towarowych). Dla tego rodzaju ryzyka przewidziana jest umowa ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego i spedytora, gdzie odpowiedzialność przewoźnika (jako strony umowy przewozu) oparta jest na przepisach Prawa przewozowego oraz Konwencji COTIF/CIM lub Umowie SMGS. Ubezpieczenie to obejmuje uszkodzenie, ubytek lub utratę przewożonych towarów oraz straty finansowe spowodowane opóźnieniem w dostawie.

Nie jest możliwe objęcie ochroną ubezpieczeniową z tytułu umowy ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego w związku z prowadzoną działalnością oraz posiadanym mieniem roszczeń o zapłatę kar umownych oraz kar i grzywien sądowych, administracyjnych, a także odszkodowań o charakterze karnych (tzw. *exemplary & punitive damages*)<sup>449</sup>.

---

<sup>448</sup> Np. wprowadzenie podlimitu dla ryzyka czystych strat finansowych czy ryzyka szkód środowiskowych lub wprowadzenie wysokiej franszyzy dla szkód polegających na wykolejeniu pojazdów kolejowych.

<sup>449</sup> PZU, OWU Odpowiedzialności cywilnej ogólnej ustalone uchwałą nr UZ/429/2016 z dnia 24 października 2016 r. Zarządu PZU S.A. - § 10 ust. 2, [https://www.pzu.pl/\\_files/1508319](https://www.pzu.pl/_files/1508319), (dostęp: 23 kwietnia 2022 r.), UNIQA, OWU Odpowiedzialności cywilnej z tytułu prowadzonej działalności lub posiadania mienia zatwierdzone Uchwałą Zarządu UNIQA TU S.A. z dnia 13 sierpnia 2018 r. - § 5 ust. 3 pkt 6., [https://www.uniqa.pl/files/media-uniqa/Files/OWUIDD/OWU\\_OC\\_z\\_tytulu\\_prowadzenia\\_dzialalnosci\\_20181001.pdf](https://www.uniqa.pl/files/media-uniqa/Files/OWUIDD/OWU_OC_z_tytulu_prowadzenia_dzialalnosci_20181001.pdf), (dostęp: 23 kwietnia 2022 r.).

Równie istotnym wyłączeniem w ramach wykonywanej działalności przewozowej jest wyłączenie za szkody powstałe na skutek zamieszek społecznych, rozruchów, strajków czy aktów terrorystycznych<sup>450</sup>. Niemniej jednak zauważyć można tendencję do włączania powyższego zakresu do ochrony ubezpieczeniowej, z ograniczaniem kwotowym do podlimitów sumy gwarancyjnej.

Analizując umowy ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych w związku z prowadzoną działalnością oraz posiadanym mieniem można zauważyć coraz częściej stosowane klauzule umowne, zgodnie z którymi zawarcie takiego ubezpieczenia będzie spełnieniem obowiązku posiadania ochrony w ramach ubezpieczenia OC nałożonego na przewoźnika kolejowego przepisami ustawy o transporcie kolejowym.

## 5. Sumy gwarancyjne

Obserwując rynek ubezpieczeniowy dostrzec można wzrost świadomości osób poszkodowanych. O powyższym świadczy z jednej strony częstsze występowanie z roszczeniem względem sprawcy szkody, z drugiej zaś rosące roszczenia mogące doprowadzić w konkretnym przypadku do wyczerpania zastrzeżonego w umowie limitu kwotowego w postaci sumy gwarancyjnej. O ile zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 23 maja 2017 r. w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego ustalone zostały minimalne sumy gwarancyjne ubezpieczenia OC, to jednak ciężar prawidłowego ustalenia sum gwarancyjnych w odniesieniu do ryzyka spoczywa na samym przewoźniku kolejowym w ramach przyznanej swobody kontaktowej.

Analizując sposób zawierania umów ubezpieczenia OC przewoźników, w odniesieniu do ustanawianych sum gwarancyjnych wskazać należy sposób polegający na zawieraniu kilku oddzielnych umów ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Chodzi tu o podział na tzw. „polisę podstawową” oraz „polisę nadwyżkowe”. Z uwagi na to, że właściwie ustalona suma gwarancyjna jest jednym z czynników zapewniających adekwatność ochrony ubezpieczeniowej konieczne jest jej prawidłowe ustalenie<sup>451</sup>. Powyższe może nastąpić w dwojaki sposób:

1. ustalenie sumy gwarancyjnej przy zawarciu jednej umowy ubezpieczenia OC odpowiadającej ryzyku prowadzonej przez przewoźnika kolejowego działalności gospodarczej i posiadanego mienia;

---

<sup>450</sup> PZU OWU - § 10 ust. 1 pkt. 4, UNIQA OWU - § 5 ust. 1 pkt 3.

<sup>451</sup> Problematyka ustalania minimalnych sum gwarancyjnych przez ustawodawcę zostanie poruszona w kolejnym rozdziale pracy.



2. ustalenie sum gwarancyjnych z podziałem na kilka umów ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej – wówczas podstawowa umowa zawierana jest na niższą niż docelowa sumę gwarancyjną (tzw. umowa ubezpieczenia podstawowa), np. kwotę wymaganą przepisami Rozporządzenia w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego, oraz kolejne umowy o takim samym zakresie i przedmiocie ubezpieczenia, lecz o wyższych sumach gwarancyjnych (tzw. umowa ubezpieczenia nadwyżkowa). Umowa ubezpieczenia nadwyżkowa będzie mogła być wykorzystana dopiero w przypadku przekroczenia roszczeń ponad sumę gwarancyjną w umowie ubezpieczenia podstawowej lub całkowitej konsumpcji sumy gwarancyjnej z tejże umowy.

Powyższy podział uwzględnia w szczególności aspekt kosztowy, gdyż wysokość składki umowy ubezpieczenia o charakterze nadwyżkowym zazwyczaj jest niższy niż ustanowienie wysokiej sumy gwarancyjnej na podstawie jednej umowy ubezpieczenia, gdzie ubezpieczyciel udziela znacznie szerszej ochrony ubezpieczeniowej. Przykładowo PKP Intercity S.A. w ogłoszeniu o zamówieniu usługi ubezpieczeniowej wskazał, że przedmiot zamówienia zostaje podzielony na trzy odrębne części. Poszczególne części obejmują następujące rodzaje ubezpieczeń:

1. część 1: ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej z tytułu prowadzonej działalności o łącznej sumie ubezpieczenia 10.000.000,00 zł (tzw. polisa podstawowa),
2. część 2: ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej z tytułu prowadzonej działalności o łącznej sumie ubezpieczenia 30.000.000,00 zł (tzw. polisa nadwyżkowa I),
3. część 3: ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej z tytułu prowadzonej działalności o łącznej sumie ubezpieczenia 60.000.000,00 zł (tzw. polisa nadwyżkowa II)<sup>452</sup>.

Podobna strategia „podziału umów” ubezpieczenia miała miejsce również przy zawieraniu umowy ubezpieczenia przez regionalnych pasażerskich przewoźników kolejowych np. Kolei Mazowieckich, Kolei Śląskich czy Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej Sp. z o.o. – przykładowo w Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej Sp. z o.o. podział ubezpieczenia OC na 2 części:

1. część 1: ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej z tytułu prowadzonej działalności o łącznej sumie ubezpieczenia 15.000.000,00 zł (tzw. polisa podstawowa),

---

<sup>452</sup> Świadczenie usług ubezpieczeniowych dla „PKP Intercity” S.A. w zakresie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z tytułu prowadzonej działalności na rok 2019, Ogłoszenie o zamówieniu – zamówienia sektorowe <https://www.intercity.pl/dokumenty/przetargi/rok%202018/%C5%9Awiadczenie%20us%C5%82ug%20ubezpieczeniowych%20dla%20%E2%80%9EPKP%20Intercity%E2%80%9D%20S.A.%202019/og%C5%82oszenie.pdf>, (dostęp: 20 lutego 2020 r.).

2. część 2: ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej z tytułu prowadzonej działalności o łącznej sumie ubezpieczenia 85.000.000,00 zł (tzw. polisa nadwyżkowa)<sup>453</sup>.

Praktyką rynku ubezpieczeniowego jest zawieranie poszczególnych umów ubezpieczenia z różnymi zakładami ubezpieczeń z uwagi na dokonanie faktycznego podziału ryzyka. Zawarcie umów ubezpieczenia – zarówno podstawowego, jak i nadwyżkowego przez jednego ubezpieczyciela - mogłoby doprowadzić do faktycznego przyjęcia całości ryzyka przez niego, co byłoby tożsame z brakiem podziału ryzyka na kilka umów ubezpieczenia i zaprzeczeniu istoty podziału sum gwarancyjnych. Wadą podziału na umowę podstawową oraz nadwyżkową może być konieczność informowania obu ubezpieczycieli o możliwych zdarzeniach mogących skutkować ich odpowiedzialnością, a co z tym związane, mogące powstać rozbieżności w sposobie prowadzenia przez te zakładu postępowań likwidacyjnych<sup>454</sup>. Podczas podziału należy pamiętać również o bieżącym monitorowaniu wyczerpalności sumy gwarancyjnej w zakresie jej konsumpcji, celem prawidłowego przekazywania informacji o roszczeniach do danych ubezpieczycieli.

W odniesieniu do sum gwarancyjnych wskazać należy, że ulegają one każdorazowemu zmniejszeniu o wysokość wypłaconego przez ubezpieczyciela odszkodowania – aż do całkowitego wyczerpania. Niemniej jednak na mocy dodatkowych postanowień umownych możliwe jest zwiększenie lub uzupełnienie sumy gwarancyjnej lub podlimitów odpowiedzialności ubezpieczyciela w związku z ich zmniejszeniem (w skrajnych wypadkach – wyczerpaniem). Powyższe może nastąpić zazwyczaj po spełnieniu 3 przesłanek: wniosku ubezpieczonego, uzyskaniu pisemnej zgody ubezpieczyciela oraz opłacenia dodatkowej składki ubezpieczeniowej wynikającej z oszacowania nowego ryzyka, z uwagi na zwiększenie sumy gwarancyjnej. W orzeczeniu SN z dnia 24 sierpnia 2017 r. wskazano, że wyczerpanie sumy gwarancyjnej pociąga za sobą nie tylko ustanie odpowiedzialności, ale i wygaśnięcie kontraktowego gwarancyjnego zobowiązania ubezpieczyciela do zapłaty odszkodowania<sup>455</sup>. Znacząca grupa odmiennych orzeczeń<sup>456</sup> oparta jest na założeniu, że spełnienie świadczenia tylko wtedy jest wykonaniem zobowiązania z umowy ubezpieczenia, gdy odpowiada regułem wskazanym w art. 354 § 1 k.c.

---

<sup>453</sup> <https://www.portalzp.pl/przetargi/kompleksowe-ubezpieczenie-mienia-oraz-odpowiedzialnosci-cywilnej-lodzkiej-kolei-aglomeracyjnej-sp.-z-o.o.--4857594> (dostęp: 20 lutego 2020 r.).

<sup>454</sup> Rozbieżności te mogą dotyczyć zarówno zakresu ustalonej przez ubezpieczyciela odpowiedzialności za zdarzenie czy sposobu ustalenia wysokości odszkodowania.

<sup>455</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z 24 sierpnia 2017 r., III CSK 271/16, LEX 2401047.

<sup>456</sup> M. Fras [w:] *Kodeks Cywilny. Komentarz. Tom 5. Zobowiązania, część szczególna*, (red.). M. Fras, M. Habdas s. 286 oraz powołane tam wyroki: m.in. Uchwała SN z dnia 3 kwietnia 1992 r., I PZP 19/92, OSNCP 1992/9, poz. 166, wyrok SN z dnia 19 listopada 2014 r., II CSK 191/14, LEX nr 1628911.

Podjmując rozważania dotyczące ustalanych sum gwarancyjnych, nie sposób pominąć jest problematyki związanej z ustanawianiem podlimitów odpowiedzialności w ramach sumy gwarancyjnej. Działanie takie zazwyczaj związane jest ze zgodą zakładu ubezpieczeń na pokrycie ryzyka tradycyjnie wyłączonego z zakresu ochrony ubezpieczeniowej, zgodnie z o.w.u. mającymi zastosowanie do umowy ubezpieczenia. Wprowadzenie podlimitów jest swoistym konsensusem pomiędzy poszukującym ochrony przewoźnikiem kolejowym – ochrony w jak najszerszym zakresie, a zakładem ubezpieczeń ograniczonym w możliwości objęcia danego rodzaju ryzyk np. z uwagi na zawarte umowy reasekuracyjne, które reasekurator może wyłączyć możliwość objęcia danego rodzaju ryzyka przez ubezpieczyciela w pełnym zakresie. Powyższa sytuacja może wystąpić kiedy przewoźnik kolejowy prowadzi również działalność polegającą na składowaniu odpadów lub posiadaniu magazynów paliwowych. Dodatkowo podlimity często są wprowadzane przy kategoriach szkód których ryzyko wystąpienia jest podwyższone (np. przy przewozie materiałów wybuchowych), a także przy świadczeniu ubezpieczyciela polegającej na pokryciu kosztów dodatkowych np. kosztach akcji ratowniczej czy kosztach usunięcia szkody. Podlimity określone są kwotowo albo procentowo (np. 10% sumy gwarancyjnej). Podlimity mogą służyć również jako narzędzie optymalizacji wysokości składki ubezpieczeniowej z uwagi na ograniczenie odpowiedzialności ubezpieczyciela. Wprowadzenie podlimitów z uwagi na zasadę swobody kontraktowania jest zgodna z prawem – w szczególności z art. 824 § 1 k.c. zgodnie z którym, jeżeli nie umówiono się inaczej, suma ubezpieczenia (w ubezpieczeniach OC – suma gwarancyjna) ustalona w umowie stanowi górną granicę odpowiedzialności ubezpieczyciela. Należy pamiętać, że wysokość sumy gwarancyjnej oraz ustanowionych podlimitów w umowie ubezpieczenia wpływa bezpośrednio na określenie wysokości składki ubezpieczeniowej będącej ekwiwalentem świadczenia ubezpieczyciela w postaci ponoszenia ryzyka zapłaty odszkodowania.

Po roku obowiązywania rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów z 25 maja 2017 r. w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego, UTK podjął się zbadania kwestii, w jakim stopniu przewoźnicy dostosowali się do nowych przepisów w zakresie wymogu związanego z odpowiednim poziomem zabezpieczenia odpowiedzialności cywilnej oraz wskazał jakie nieprawidłowości stwierdzono w trakcie badania<sup>457</sup>. Zgodnie z zaprezentowanym raportem Prezes UTK otrzymał dokumenty określające warunki ubezpieczenia OC od 93 przedsiębiorców, z czego 96% przebadanych przewoźników kolejowych dotyczyło obowiązków

---

<sup>457</sup> Urząd Transportu Kolejowego, *Badanie poziomu zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych*, Warszawa 2018, [www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl) (dostęp: 17 kwietnia 2020)

ubezpieczenia OC w kwocie wynoszącej równowartość w złotych 2,5 mln euro, a 4% przebadanych przewoźników kolejowych dotyczył obowiązek ubezpieczenia OC w kwocie wynoszącej równowartość w złotych:

1. 100.000 euro – dla przewoźników kolejowych posiadających licencję na wykonywanie przewozów kolejowych, wykonujących przewozy wyłącznie po liniach kolejowych wąskotorowych,
2. 250.000 euro – dla przewoźnika kolejowego wykonującego przewozy wyłącznie po infrastrukturze kolejowej, której jest zarządcą.

Jak wskazano w raporcie, wszyscy przewoźnicy kolejowi dostosowali się do wymogów w zakresie minimalnej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia wynikającej z przepisów rozporządzenia, przy czym umowy ubezpieczenia OC z sumami w przedziale od 10 do 50 mln zł zawarło 88% przewoźników kolejowych, co obrazuje względnie wysoką świadomość przewoźników kolejowych. Jak podaje Prezes UTK 44% przebadanych przedsiębiorstw kolejowych objętych obowiązkiem ubezpieczenia kwotą 2,5 mln zł posiada ubezpieczenie OC na wyższą kwotę, w tym 8% posiada ubezpieczenie w wysokości ponad 50 mln zł<sup>458</sup>. Świadczy to, że przewoźnicy traktują ustanowione w rozporządzeniu kwoty jako minimalny zakres wymagań ustawodawcy, zaś faktyczne sumy gwarancyjne stanowią w większości przypadków odzwierciedlenie ich specyfiki działalności oraz ekspozycji na ryzyko.

## **6. Człowi ubezpieczyciele specjalizujący się w ubezpieczaniu odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego**

Ubezpieczenia w sektorze kolejowym wymagają indywidualnego podejścia zarówno zakładów ubezpieczeń, jak i brokerów ubezpieczeniowych przygotowujących program ubezpieczenia dla podmiotów z sektora kolejowego. Specyfika działalności przewoźników kolejowych wymusza niejako na dystrybutorach ubezpieczeń poznanie, nie tylko wzajemnego przenikania się zasad odpowiedzialności poszczególnych uczestników sektora kolejowego, ale także podstaw funkcjonowania przedsiębiorstw kolejowych. Powyższe nie może się udać w przypadku incydentalnego uczestnictwa w procesie ubezpieczenia tych przedsiębiorstw. Istotna pozostaje również kwestia atrakcyjności tego sektora pod kątem przyjęcia scedowanego ryzyka na ubezpieczycieli. I tak na podstawowe ryzyka składające się na pakiet ubezpieczeń proponowanych przedsiębiorstwom kolejowym są:

---

<sup>458</sup> *Ibidem*, s. 10.

1. ubezpieczenie OC z tytułu wykonywanej działalności i w związku z posiadanym mieniem (Dział II, Grupa 13 załącznika u.d.u.r.),
2. ubezpieczenie OC przewoźnika kolejowego i spedytora (Dział II, Grupa 10 załącznika u.d.u.r.),
3. ubezpieczenie *casco* pojazdów szynowych (Dział II, Grupa 4 załącznika u.d.u.r.).

Przedsiębiorstwa kolejowe bez względu na charakter wykonywanej działalności gospodarczej - zabezpieczają swoje aktywa, jak i mogące powstać pasywa przez ubezpieczenia mienia wraz z ubezpieczeniem utraty zysku, ubezpieczenie D&O<sup>459</sup> czy zyskujące na popularności ubezpieczenia ryzyk cybernetycznych<sup>460</sup>. Powyższe ubezpieczenia są jednak oferowane przez większość zakładów ubezpieczeń zarówno z polskiego, jak światowego rynku ubezpieczeniowego. Odmiennie zaś wygląda sytuacja oferowania przez ubezpieczycieli ubezpieczeń wskazanych wcześniej, które to muszą być bezwzględnie dopasowane do profilu sektora kolejowego i odpowiadać specyfice wykonywanej przez te podmioty działalności gospodarczej. Wskazać należy, że obecnie na polskim rynku ubezpieczeniowym aktywną działalność w zakresie oferowania ubezpieczeń przedsiębiorstwom kolejowym wykonuje wyłącznie kilku ubezpieczycieli. I tak do głównych ubezpieczycieli oferujących w ostatnich latach, ochrony ubezpieczeniowej przewoźnikom kolejowym z tytułu odpowiedzialności cywilnej należeli AXA Ubezpieczenia TUiR S.A., PZU S.A.<sup>461</sup> oraz TUiR Warta S.A. Sytuacja ta zmieniła się w 2020 r. kiedy to AXA Ubezpieczenia TUiR S.A. ogłosiła wycofanie z rynku Europy Środkowo-Wschodniej, zaś portfel klientów w Polsce, Czechach i na Słowacji przekazała do Uniqą TU S.A. za kwotę miliarda euro<sup>462</sup>

W przypadku ubezpieczenia *casco* szynowego aktywnie uczestniczą Uniqą TU S.A., TUiR Warta S.A. oraz TUW PZUW.

Z praktycznego punktu widzenia niezwykle rzadko zdarza się sytuacja, aby przewoźnicy kolejowi otrzymali więcej niż jedną ofertę ubezpieczenia w zakresie ubezpieczenia OC. Ta sytuacja jest niekorzystna w szczególności dla samych przewoźników kolejowych, gdyż powoduje to ograniczenie możliwości wyboru ubezpieczenia do jednego oferenta. Taki ubezpieczyciel ma faktyczne prawo ustalenia ceny oraz w pewnej mierze zakresu

---

<sup>459</sup> Zob. szerzej na temat ubezpieczenia D&O – P. Ślufińska, *Kilka uwag na temat ubezpieczenia D&O*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 2015, nr 3, s. 109-123.

<sup>460</sup> Zob. P. Zając, *Ochrona codziennej działalności – trzecia część rozmów z EIB*, <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/piotr-zajac-ochrona-codziennej-dzialalnosci--trzecia-czesc-rozmowy-z-eib-100002.html> (dostęp: 28 kwietnia 2022 r.).

<sup>461</sup> Do 2016 r. PZU jako jedyny ubezpieczyciel działający na polskim rynku oferował gotowy produkt ubezpieczeniowy w postaci ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego;

<sup>462</sup> <https://www.money.pl/gospodarka/axa-w-polsce-zmieni-wlasciciela-uniqa-wyklada-pieniadze-na-stol-6476401211127425a.html> (dostęp: 18 marca 2022 r.).

ubezpieczenia na warunkach monopolisty. Pojawienie się choćby tylko dwóch ofert diametralnie może zmienić sytuację na korzyść przewoźnika kolejowego. Sytuacja złożenia oferty przez zakład ubezpieczeń podyktowana jest szeregiem czynników m.in. trendami panującymi na rynku ubezpieczeń, tzw. „historią szkodową”<sup>463</sup> przewoźnika kolejowego, możliwościami reasekuracyjnymi czy obecną rentownością zakładu.

Do częstych praktyk powodujących niejako zmonopolizowanie rynku ubezpieczeń sektora kolejowego w zakresie ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych jest składanie ofert przez czołowe zakłady ubezpieczeń w ramach koasekuracji. Koasekuracja, inaczej zwana współubezpieczeniem, to szczególna forma umowy ubezpieczenia, polegająca na dokonaniu podziału ryzyka jednej polisy pomiędzy co najmniej dwóch ubezpieczycieli<sup>464</sup>. Odpowiedzialność wobec ubezpieczonego rozłożona jest w stosunku ułamkowym lub procentowym wobec sumy gwarancyjnej określonej w umowie ubezpieczenia, zaś sposób rozliczenia jest określony poprzez tzw. porozumienie koasekuracyjne<sup>465</sup>. Koasekurację można podzielić na trzy formy z uwagi na system powiązań prawnych pomiędzy ubezpieczającym a koasekuratorami oraz pomiędzy samymi koasekuratorami: koasekurację wewnętrzną, koasekurację zewnętrzną oraz koasekurację solidarną<sup>466</sup>. Koasekuracja wewnętrzna polega na tym, że tylko jeden z koasekuratorów odpowiada wobec ubezpieczającego za całe ryzyko, zaś pozostali koasekuratorzy odpowiadają wyłącznie wobec koasekuratora głównego na podstawie i w zakresie umowy konsorcjalnej. Koasekuracja zewnętrzna ma miejsce gdy każdy z koasekuratorów odpowiada w granicach swoich udziałów, zaś kontakt z ubezpieczającym utrzymuje tylko koasekurator prowadzący. Koasekuracja solidarna występuje gdy kilku koasekruatorów odpowiada wobec ubezpieczającego za całe ryzyko na zasadzie dłużników solidarnych (art. 366 § 1 – 2 k.c.)<sup>467</sup>.

Porozumienia koasekuracyjne mogą być z jednej strony korzystne dla ubezpieczonych z uwagi na rozszerzenie katalogu umownie odpowiedzialnych za udzielenie ochrony ubezpieczenia, z drugiej zaś może to prowadzić do uzyskania jednej oferty od zakładów ubezpieczeń. Powyższa sytuacja może oddziaływać niekorzystnie na przewoźnika kolejowego,

---

<sup>463</sup> Historia szkodowa jest zestawieniem odszkodowań oraz założonych rezerw techniczno-ubezpieczeniowych (kapitał ubezpieczyciela na przyszłe odszkodowania) dla szkód wyrządzonych przez dany podmiot w określonym przedziale czasu. Stanowi on jeden z istotnych elementów ustalania przez ubezpieczyciela wysokości składki w ofercie umowy ubezpieczenia.

<sup>464</sup> P. Wajda [w:] *Ustawa o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej. Komentarz*, (red.) M. Szczepańska, Warszawa 2017, art. 3. LEX 2019 (dostęp: 28 kwietnia 2021 r.)

<sup>465</sup> Obserwacja rynku ubezpieczeniowego oraz aranżacja umów ubezpieczenia dla podmiotów sektora korporacyjnego pozwalają na postawienie tezy, że ubezpieczyciele zazwyczaj decydują się na koasekurację w przypadkach, kiedy przedmiot ubezpieczenia jest narażony na duże ryzyko.

<sup>466</sup> E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń ...*, s. 252.

<sup>467</sup> *Ibidem*, s. 253-256.

z uwagi na brak możliwości wyboru innej oferty z narzuconą ceną czy zakresem ochrony od zakładów ubezpieczeń, które pomimo działania w formule koasekuracji stają się monopolistą jako strona umowy ubezpieczenia. Możliwe jest wyłączenie jawnej koasekuracji zakładów ubezpieczeń już na etapie postępowań konkursowych, co w tym przypadku może zwiększyć konkurencyjność ofert (poprzez uniemożliwienie zakładom ubezpieczeń koasekuracji i złożenia jednej oferty), z drugiej jednak doprowadzić do braku uzyskania jakiegokolwiek oferty na umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego. **Brak dotychczasowego przesądzenia o obowiązkowym charakterze ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego przez ustawodawcę determinuje obecnie brak obowiązku kontraktowania zgodnie z art. 5 ust. 2 u.o.o.**

Praktycznie nie można jednak wyłączyć tzw. koasekuracji cichej, tj. sytuacji w przypadku, gdy ubezpieczyciel ceduje część ryzyka na inny zakład ubezpieczeń, który z tego też względu nie złoży atrakcyjnej oferty lub wcale nie przystąpi do konkursu lub przetargu na umowę ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego. W mojej ocenie tzw. koasekuracja cicha wpływa wyłącznie na wzajemne wewnętrzne ustalenia podziału odpowiedzialności ubezpieczycieli OC względem poszkodowanych, jednak nie ma relewantnego znaczenia dla ubezpieczonego. Z drugiej strony gdyby doszło do niewypłacalności i upadłości jednego z zakładu ubezpieczeń, dzięki koasekuracji ubezpieczony może liczyć na faktyczną ochronę ubezpieczeniową pozostałych zakładów ubezpieczeń.

Odrębny katalog podmiotów dotyczy zakładów ubezpieczeń, które mogą nie być liderami wśród ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego, ale świadczą usługi ubezpieczeniowe w zakresie tzw. „nadwyżkowych umów ubezpieczenia” OC. Konstrukcja powyższego ubezpieczenia oparta jest na założeniu, że ochrona ubezpieczeniowa przewidziana jest dla zdarzeń od określonej kwotowo granicy, jaką wyznacza suma gwarancyjna z polisy podstawowej i stanowi ona franszyzę integralną<sup>468</sup> w „nadwyżkowej umowie ubezpieczenia” odpowiedzialności cywilnej. Dla zobrazowania można wskazać na następujący przykład: jeśli suma gwarancyjna w podstawowej umowie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wynosi 20 mln zł, będzie ona stanowiła jednocześnie franszyzę integralną dla nadwyżkowego ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego. Odpowiedzialność drugiego ubezpieczyciela będzie miała miejsce wyłącznie w przypadku, gdy wysokość szkody przewyższy kwotę 20 mln zł lub limit z poprzedniej umowy zostanie wyczerpany. Ryzyko zajścia wypadku ponad

---

<sup>468</sup> Franszyza integralna to wartość określona kwotowo, powyżej której ubezpieczyciel odpowiada za powstałą szkodę. Odwrotnie rzecz ujmując jest to kwota, do której ubezpieczyciel nie ponosi odpowiedzialności za zdarzenie.

ustanowione sumy gwarancyjne w podstawowych umowach są nieproporcjonalnie niskie do ryzyka zajścia wypadku w zakresie podstawowej umowy ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego. Tym samym cena nadwyżkowego ubezpieczenia będzie niższa w porównaniu do podstawowego ubezpieczenia. Dodatkowo zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela z tytułu podstawowej umowy ubezpieczenia powinien zostać tożsamy z zakresem nadwyżkowego ubezpieczenia OC. Wobec powyższego wypracowany *modus operandi* ubezpieczyciela udzielającego ochrony z tytułu podstawowej umowy ubezpieczenia OC może zostać zastosowany przez ubezpieczyciela udzielającego ochrony z tytułu nadwyżkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnikowi kolejowemu. W przypadku prowadzonego postępowania likwidacyjnego również ustalenie odpowiedzialności przez zakład udzielający ochrony ubezpieczeniowej z tytułu ubezpieczenia (polisy podstawowej) przesądzi o ustaleniu odpowiedzialności (ponad sumę gwarancyjną albo po jej wyczerpaniu) przez zakład ubezpieczeń z „polisy nadwyżkowej”. Powyższe przeniesienie oraz mniejsze ryzyko ziszczenia się szkody ponad ustanowione sumy gwarancyjne może prowadzić do sytuacji, że szerszy będzie krąg zakładów ubezpieczeń potencjalnie zainteresowanych udzieleniem ochrony ubezpieczeniowej z tytułu „nadwyżkowego” ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego.

## **7. Odpowiedzialność przewoźnika kolejowego z tytułu regresu ubezpieczeniowego. Odszkodowania z ubezpieczenia mienia w transporcie (*cargo*) i ubezpieczenia *casco* szynowego.**

W przypadku wyrządzenia szkody przez przewoźnika kolejowego, poszkodowany podmiot trzeci ma prawo dokonania wyboru z jakiego tytułu zostanie naprawiona szkoda powstała w jego majątku. Z jednej strony może on wystąpić z roszczeniem do sprawcy szkody lub w drodze *actio directa* do jego ubezpieczyciela OC. Z drugiej zaś strony może pokryć koszty naprawy uszkodzeń z własnej umowy ubezpieczenia mienia, celem uniknięcia ustalania odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego stanowiącego nieodłączny element prowadzonego postępowania likwidacyjnego w sprawie OC. Czynnikiem determinującym sposób naprawy szkody jest więc wybór poszkodowanego. W sektorze kolejowym najczęściej występującymi są szkody w następującym mieniu podmiotów trzecich:

1. tabor kolejowy,
2. infrastruktura kolejowa,
3. ładunek przewożony przez przewoźnika kolejowego (innego niż sprawca szkody),



#### 4. pojazdy mechaniczne (wskutek zderzeń na przejazdach kolejowych)<sup>469</sup>.

W przypadku szkód na mieniu poszkodowani – o ile zawarli umowy ubezpieczenia takiego mienia – mogą uzyskać świadczenie z „własnej” umowy ubezpieczenia, bez konieczności dochodzenia roszczeń bezpośrednio z umowy ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego. Zalet powyższego rozwiązania jest co najmniej kilka. Po pierwsze poszkodowany nie musi udowadniać, że za szkodę odpowiedzialny jest przewoźnik kolejowy (odstąpienie przez ubezpieczyciela mienia do badania odpowiedzialności sprawcy). Po drugie postanowienia umowy ubezpieczenia mienia poszkodowanego z uwagi, że są dostosowane do jego potrzeb (a co najmniej być powinny) mogą być korzystniejsze od ubezpieczenia OC sprawcy (np. w zakresie pokrycia kosztów dodatkowych przy powstaniu szkody czy wyboru serwisu, gdzie dokonywana będzie naprawa). Po trzecie, co wydaje się najbardziej korzystne dla poszkodowanego, w przypadku dostarczenia niezbędnych dokumentów<sup>470</sup>, decyzja o przyznaniu lub odmowie wypłaty odszkodowania zgodnie ze standardowymi postanowieniami umowy ubezpieczenia powinna zostać wydana w terminie 30-dniowym od momentu zgłoszenia szkody<sup>471</sup>. To co może powstrzymać poszkodowanych od dochodzenia roszczeń z umów ubezpieczenia mienia jest późniejsza kalkulacja składki przy zawieraniu umów na kolejne okresy ubezpieczenia. Wypłacone odszkodowania oraz założone rezerwy z przeznaczeniem ich na wypłatę negatywnie wpływają na historię szkodową poszkodowanego, co później staje się podstawą do zwiększenia wysokości składki. W skrajnych przypadkach to może powodować wypowiedzenie przez ubezpieczyciela umowy ubezpieczenia z uwagi na wysoki współczynnik szkodowy poszkodowanego<sup>472</sup>. Podobnie w przypadku uszkodzenia taboru poszkodowanego przewoźnika kolejowego, może on wystąpić z roszczeniem zarówno do przewoźnika kolejowego sprawcy zdarzenia, lub z roszczeniem do ubezpieczyciela udzielającego mu ochrony ubezpieczeniowej w ramach ubezpieczenia *casco* szynowego.

---

<sup>469</sup> Zgodnie z danymi statystycznymi PKP PLK aż 98% wypadków na przejazdach kolejowych spowodowanych jest z winy kierowców drogowych - <https://www.linkedin.com/company/pkp-polskie-linie-kolejowe-sa/> (dostęp: 27 stycznia 2022 r.).

<sup>470</sup> Do podstawowych wymaganych dokumentów przez ubezpieczyciela udzielającego ochrony z tytułu ubezpieczenia mienia są przede wszystkim; potwierdzenie własności uszkodzonego mienia, dokumentacja zdjęciowa uszkodzeń, opinia serwisu nt. przyczyn i zakresu uszkodzenia oraz oferta czy faktura VAT za dokonanie naprawy. W zakresie niewymaganym przez ubezpieczyciela jest dokumentacja świadcząca o odpowiedzialności sprawcy za wyrządzoną szkodę.

<sup>471</sup> Art. 29 u.d.u.r. w związku z postanowieniami o.w.u., w których to ubezpieczyciele zobowiązują się do wypłaty odszkodowania w terminie 30 dni, jednak jeśli zakład ubezpieczeń nie wypłaci odszkodowania lub świadczenia, zawiadamia na piśmie ubezpieczonego o przyczynach niemożności zaspokojenia ich roszczeń w całości lub w części, a także wypłaca bezsporną część świadczenia.

<sup>472</sup> Możliwość wypowiedzenia umowy ubezpieczenia przez ubezpieczyciela warunkowany jest postanowieniami umownymi regulującymi przypadki powodujące możliwość rozwiązania umowy przez zakład ubezpieczeń – zazwyczaj możliwość wypowiedzenia umowy przez zakład ubezpieczeń przewidziana jest w przypadku gdy poziom szkodowości (wypłacone odszkodowania + założone rezerwy) przekroczy 70% składki.

**Powyższe może mylnie prowadzić do wniosku, że w przypadku naprawienia szkody z umowy ubezpieczenia mienia zawartej przez poszkodowanego nie wystąpi konieczność naprawienia szkody przez sprawcę zdarzenia (przewoźnika kolejowego).** Podkreślić należy, że pomimo zaspokojenia poszkodowanego z własnego ubezpieczenia mienia, przewoźnik kolejowy będący sprawcą szkody będzie wciąż odpowiedzialny za skutki zdarzenia wywołującego szkodę w mieniu poszkodowanego. Brak podstaw do przyjęcia, że kwoty wypłacone poszkodowanemu na mocy dobrowolnych umów ubezpieczenia zmniejszają zakres obowiązku odszkodowawczego przewoźnika kolejowego oraz odpowiadającego z nim *in solidum* ubezpieczyciela OC, w szczególności przy zastosowaniu zasady *compensatio lucri cum damno*<sup>473</sup>. Zmianie ulegnie wyłącznie podmiot uprawniony do naprawienia szkody. Zgodnie bowiem z art. 828 § 1 k.c., jeżeli nie umówiono się inaczej, z dniem zapłaty odszkodowania przez ubezpieczyciela roszczenie ubezpieczającego przeciwko osobie trzeciej odpowiedzialnej za szkodę przechodzi z mocy prawa na ubezpieczyciela do wysokości zapłaconego odszkodowania. Jeżeli zakład pokrył tylko część szkody, ubezpieczającemu przysługuje co do pozostałej części pierwszeństwo zaspokojenia przed roszczeniem ubezpieczyciela. Uregulowana dyspozytywnym przepisem k.c. instytucja tzw. regresu ubezpieczeniowego jest niczym innym jak przekształceniem podmiotowym po stronie wierzyciela odbywającym się bez zgody dłużnika<sup>474</sup>, w tym przypadku przewoźnika kolejowego. Nabyta przez ubezpieczyciela poszkodowanego – w wyniku zapłaty odszkodowania – wierzytelność jest tą samą, która w granicach zapłaty przysługiwała ubezpieczającemu<sup>475</sup>. Mechanizm regresu ubezpieczeniowego polega na podstawieniu ubezpieczyciela, który pokrył szkodę wyrządzoną poszkodowanemu przez odpowiedzialnego cywilnie sprawcę w pozycję prawną poszkodowanego w stosunku sprawcy. Roszczenie regresowe ubezpieczyciela jest tożsame we wszystkich aspektach prawnych z roszczeniem poszkodowanego do sprawcy, a podstawienie ubezpieczyciela w miejsce ubezpieczonego nie może pogarszać sytuacji prawnej osoby trzeciej odpowiedzialnej za wyrządzenie szkody<sup>476</sup>. Zgodnie z tą zasadą w procesie regresowym sprawca szkody ma prawo podnosić wszelkie przysługujące mu zarzuty dotyczące jego odpowiedzialności za zdarzenie oraz zakresu odszkodowania<sup>477</sup> (w tym także miarkowania odszkodowania na podstawie art. 440 k.c.).

---

<sup>473</sup> Wyrok SN z dnia 19 maja 2016 r., IV CSK 552/15, LEX nr 2093037.

<sup>474</sup> Wyrok SA w Warszawie z dnia 17 marca 2017 r., I ACa 26/16, LEX nr 2433262.

<sup>475</sup> Zob. szerzej: M. Fras [w:] *Kodeks cywilny ...*, s. 345 i n., wyrok SN z dnia 14 marca 2018 r., II CSK 245/17, LEX nr 2508547, wyrok SA w Szczecinie z 8 lipca 2015 r., I ACa 224/15, LEX nr 1936847, wyrok SA w Poznaniu z dnia 30 maja 2019 r., I ACa 759/18, LEX nr 3050340.

<sup>476</sup> J. Kufel, *Ubezpieczenia gospodarcze w orzecznictwie sądowym*, Bydgoszcz-Poznań 2002, s. 176-187.

<sup>477</sup> E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń ...*, s. 341 i n.

Przesłankami powstania roszczenia regresowego ubezpieczyciela są wypłata odszkodowania oraz istnienie odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody. Wskazać należy, że górną granicą odpowiedzialności sprawcy szkody w postępowaniu regresowym jest to, co byłby on obowiązany świadczyć bezpośrednio poszkodowanemu na podstawie przepisów prawa cywilnego<sup>478</sup>.

Istotę regresu ubezpieczeniowego w jednym z orzeczeń zaprezentował SA w Warszawie wskazując, że art. 828 § 1 k.c. reguluje sytuacje, w których wystąpienie wypadku ubezpieczeniowego jest równocześnie zdarzeniem prawnym powodującym nie tylko odpowiedzialność ubezpieczeniową ubezpieczyciela, ale także odpowiedzialność innego podmiotu z tytułu jego odpowiedzialności cywilnej za szkodę w ubezpieczonym mieniu. Poszkodowany ma wówczas dwa roszczenia o naprawienie tej samej szkody: do ubezpieczyciela i do osoby trzeciej ponoszącej odpowiedzialność cywilną. Ubezpieczyciel, który zaspokoił roszczenie ubezpieczeniowe, jest natomiast uprawniony do dochodzenia w drodze regresu zwrotu wypłaconego odszkodowania od osoby ponoszącej odpowiedzialność cywilną. Istota tego regresu polega na zmianie wierzyciela w stosunku zobowiązaniowym między osobą poszkodowaną, a osobą odpowiedzialną za szkodę przez wejście ubezpieczyciela w miejsce poszkodowanego, a następnie realizacji roszczenia regresowego. **Roszczenie regresowe ubezpieczyciela ma zatem charakter pochodny, zależny od istnienia zobowiązania, z tytułu którego może być wykonywane**<sup>479</sup>. W momencie zapłaty odszkodowania przez ubezpieczyciela z tytułu umowy ubezpieczenia *casco* szynowego z mocy samej ustawy, z dniem zapłaty odszkodowania wstępuje on w prawa zaspokojonego wierzyciela (poszkodowanego) do wysokości zapłaconego odszkodowania, zaś do przejścia roszczenia nie jest wymagana żadna dodatkowa umowa. Przejście z mocy prawa roszczenia ubezpieczającego do przewoźnika kolejowego jest jednoznaczne z nabyciem przez ubezpieczyciela wierzytelności do wysokości dokonanej zapłaty odszkodowania. Wskazać należy, że roszczenie ubezpieczyciela do sprawcy szkody ma spełniać funkcję prewencyjną - dodatkowo jest tym samym roszczeniem, które przysługuje poszkodowanemu przeciwko sprawcy szkody<sup>480</sup>. Funkcja prewencyjna regresu może być rozpatrywana w dwóch aspektach. Pierwszy z nich to prewencja ogólna mająca na celu oddziaływanie na ogół społeczeństwa w kierunku stymulacji postaw przeciwdziałających wypadkom ubezpieczeniowym. Druga zaś

---

<sup>478</sup> Tak H. Ciepla [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom V. Zobowiązania. Część szczegółowa*, wyd. II, (red.) J. Gudowski, art. 828. LEX 2017 (dostęp: 28 kwietnia 2021 r.), wyrok SA w Gdańsku z 7 listopada 2013 r., I ACa 479/13, LEX nr 1415888.

<sup>479</sup> Wyrok SA w Warszawie z dnia 5 sierpnia 2010 r., sygn. akt VI Ca 65/10, niepublikowany.

<sup>480</sup> Zob.: wyrok SN z dnia 18 maja 1970 r., I CR 58/70, OSNC 1971, nr 5, poz. 86.

to prewencja szczególna mająca na celu oddziaływanie na danego sprawcę szkody, celem osiągnięcia zwiększenia jego standardów staranności w zakresie ubezpieczeniowego ryzyka<sup>481</sup>.

**Roszczenia regresowe przy wyrządzonych szkodach w sektorze kolejowym najczęściej dotyczą uszkodzenia taboru kolejowego oraz uszkodzenia ładunku przewożonego drogą kolejową.**

Z uwagi na niewielką liczbę szkód w pojazdach samochodowych z winy przewoźnika kolejowego postępowania regresowe ubezpieczycieli z tytułu autocasco pozostaną poza zakresem rozważań w niniejszej pracy. Zgodnie z raportem UTK dotyczącym najnowszego sprawozdania ze stanu bezpieczeństwa kolejowego w roku 2020 (opublikowanym 31 sierpnia 2021 r.) podobnie jak w latach poprzednich<sup>482</sup>, w zdecydowanej większości przyczyną wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych w 2020 r. było zachowanie użytkowników dróg, którzy nie przestrzegali przepisów prawa o ruchu drogowym oraz nie zachowywali szczególnej ostrożności podczas wjazdu i przekraczania przejazdu kolejowo-drogowego. Spośród **169 wypadków** na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach w 2020 r. **tylko w 7** przypadkach przyczyny zdarzeń związane były z funkcjonowaniem systemu kolejowego (np. niezamknięcie lub zbyt wczesne otwarcie rogatek, brak podania sygnału Rp1 „Bacność” przez maszynistę czy niezabezpieczenie przejazdu podczas wstawiania wagonów na bocznice)<sup>483</sup>.

Z zakresu analizy wyłączone zostały również przypadki dochodzenia przez ubezpieczycieli regresu za szkody w infrastrukturze kolejowej. Powyższe podyktowane jest faktem, że z uwagi na wysoką wartość całej infrastruktury kolejowej należącej zazwyczaj do PKP PLK jest ona często nieubezpieczona w ramach polisy ubezpieczenia mienia. Analizie zostaną poddane następujące zdarzenia:

1. uszkodzenie taboru kolejowego poszkodowanego przewoźnika kolejowego lub właściciela taboru, niebędącego sprawcą szkody, który zaspokoił roszczenie z ubezpieczenia *casco* szynowego
2. uszkodzenie ładunku przewożonego przez przewoźnika kolejowego należącego do podmiotu trzeciego, który zaspokoił swoje roszczenie z ubezpieczenia mienia w transporcie.

---

<sup>481</sup> E. Kowalewski, *Prawo ubezpieczeń ...*, s. 353.

<sup>482</sup> W roku 2019 na 199 wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych tylko w 9 przypadkach sformułowane zostały przyczyny odnoszące się także do systemu kolejowego – zob. UTK, *Raport w sprawie bezpieczeństwa w 2019 r.*, Warszawa 2020, s. 35.

<sup>483</sup> Urząd Transportu Kolejowego, *Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2020 r.*, Warszawa 2021, s. 80 i n.

### 7.1 Regres ubezpieczeniowy z tytułu umowy ubezpieczenia *casco* szynowego

Ubezpieczenie *casco* pojazdów szynowych (zob. Dział II, grupa 4 załącznika u.d.u.r.) obejmuje szkody w pojazdach szynowych. W podstawowym zakresie ochrony ubezpieczeniowej uwzględnia się w szczególności takie ryzyka, jak:

1. nagłe działanie siły mechanicznej w chwili zetknięcia się pojazdu szynowego z osobami, zwierzętami lub przedmiotami,
2. zderzenie pojazdów szynowych oraz wykolejenia,
3. pożar pojazdu szynowego,
4. wynikające z eksploatacji uszkodzenia silnika, urządzeń napędowych, osi, urządzeń elektrycznych i elektronicznych, agregatów, prądnic, akumulatorów i ich połączeń (również awarię ww. urządzeń)
5. kradzież, wandalizm, dewastację,
6. zalanie wodą wydobywającą się z przewodów i urządzeń wodociągowo – kanalizacyjnych lub technologicznych,
7. przepięcia lub zwarcia,

Obecnie na rynku ubezpieczeń ubezpieczenie *casco* szynowe skonstruowane jest analogicznie do ubezpieczenia mienia od wszystkich ryzyk<sup>484</sup> (ubezpieczyciel odpowiada za wszystkie zdarzenia, które nie zostały wyraźnie wyłączone w umowie ubezpieczenia lub o.w.u.).

Dodatkowo, w ramach ochrony ubezpieczeniowej pokryte mogą być również koszty minimalizacji szkody, koszty ratownicze, koszty holowania pojazdu na zaplecze techniczne przewoźnika kolejowego, koszty wprowadzenia komunikacji zastępczej czy koszty wydłużonej pracy załogi przewoźnika kolejowego np. maszynistów.

W zakresie ustalenia wysokości odszkodowania przez ubezpieczyciela udzielającego ochrony z tytułu *casco* szynowego możliwe jest wprowadzenie klauzuli umownej, zgodnie z którą ubezpieczyciel zaakceptuje koszty naprawy pojazdów szynowych na podstawie ofert serwisów naprawczych z którymi przewoźnik kolejowy ma podpisane umowy w zakresie

---

<sup>484</sup> OWU *casco* pojazdów szynowych PZU ustalone uchwałą nr UZ/432/2007 Zarządu Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Spółki Akcyjnej z dnia 26 lipca 2007 r., ze zmianami ustalonymi uchwałą nr UZ/65/2011 z dnia 21 lutego 2011 r. i uchwałą nr UZ/114/2012 z dnia 28 marca 2012 r. oraz ze zmianami ustalonymi uchwałą nr UZ/430/2015 z dnia 23 grudnia 2015 r. i ze zmianami ustalonymi uchwałą nr UZ/215/2018 z dnia 6 lipca 2018 r., [https://www.pzu.pl/\\_files/itserver/item/1513643](https://www.pzu.pl/_files/itserver/item/1513643), (dostęp: 3 lutego 2021 r.), OWU *casco* pojazdów szynowych Uniqą zatwierdzone Uchwałą Zarządu UNIQA TU S.A. z dnia 13 sierpnia 2018 r. i mają zastosowanie do umów ubezpieczenia zawieranych od dnia 1 października 2018 r., <https://www.uniq.pl/zestawienie-owu>, (dostęp: 3 lutego 2021 r.).

bieżącego utrzymania i napraw taboru. Jest to dla przewoźników kolejowych o tyle istotna kwestia, że będąc związani z serwisem umową o stałej współpracy w przypadku ubezpieczenia *casco* mają umowne zobowiązanie ubezpieczyciela, że przedstawione przez serwis koszty naprawy zostaną przez tegoż ubezpieczyciela zaakceptowane. W przypadku dochodzenia roszczeń bezpośrednio względem sprawcy oraz jego ubezpieczyciela asekurującego ryzyko w zakresie jego OC brak jest takiego zobowiązania.

Wariant likwidacji szkody w taborze kolejowym poszkodowanego przewoźnika z umowy ubezpieczenia *casco* szynowego wydaje się korzystny z uwagi na poniższe aspekty:

1. brak konieczności wykazania przez poszkodowanego odpowiedzialności przewoźnika. Wykazanie takiej odpowiedzialności opiera się w szczególności na ustaleniach poczynionych przez powołaną komisję kolejową. W jej skład wchodzi przedstawiciele przewoźników kolejowych wraz z zarządcą infrastruktury, zaś skutkiem działań komisji powinno być ustalenie bezpośredniej przyczyny zdarzenia kolejowego oraz podmiotu odpowiedzialnego za szkodę. Zgodnie z § 28 ust. 1 i 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym postępowanie powinno być zakończone przed upływem 30 dni roboczych od dnia wypadku lub incydentu, zaś w uzasadnionych przypadkach, na wniosek przewodniczącego komisji kolejowej, Prezes UTK może przedłużyć termin zakończenia postępowania<sup>485</sup>. Pamiętać należy, że nieustalenie odpowiedzialności cywilnej sprawcy za zdarzenie (w głównej mierze na podstawie powyższego dokumentu) może uniemożliwić ustalenie odpowiedzialności ubezpieczyciela z tytułu umowy ubezpieczenia OC. W przypadku zgłoszenia szkody w ramach umowy ubezpieczenia *casco* wymaganym będzie jedynie wskazanie, że zdarzenie powodujące szkodę jest objęte zakresem ubezpieczenia. Powyższe może wpływać również korzystnie dla poszkodowanego w odniesieniu do ram czasowych postępowania likwidacyjnego (brak konieczności ustalenia odpowiedzialności cywilnej wiąże się ze znacznie krótszym okresem wydania przez ubezpieczyciela decyzji o wypłacie odszkodowania);
2. mniejszy zakres wymaganej w toku postępowania likwidacyjnego dokumentacji. I tak w przypadku ubezpieczenia *casco* (z uwagi na wspomniane wcześniej postanowienia umowy ubezpieczenia dotyczące akceptacji przez ubezpieczyciela kosztów naprawy w serwisie gwaranta) zazwyczaj wymagana będzie oferta naprawy oraz faktury VAT wystawiona przez serwis, w którym dokonywana jest naprawa pojazdu. Wykaz wymaganej

---

<sup>485</sup> Często nawet postępowania te trwają około pół roku.

dokumentacji mającej na celu udokumentowanie wysokości szkody oraz jej zakresu, może być dowolnie ustalony pomiędzy zakładem ubezpieczeń, a ubezpieczonym. W razie braku stosownych klauzul w umowie ubezpieczenia *casco* szynowego przewoźnika kolejowego, skutkować będzie koniecznością dostarczenia dokumentacji w postaci szczegółowych kosztorysów naprawy (z rozbiorem na koszty robocizny, użytych materiałów i sprzętu), ekspertyz rzeczoznawców dotyczących zakresu uszkodzeń pojazdów, faktur za naprawę, a także dodatkowych specyfikacji do tychże faktur. Metoda kosztorysowa polegająca na ustaleniu wartości szkody przez zakład ubezpieczeń pozostaje często niewspółmierna do rzeczywiście poniesionej szkody w pojeździe trakcyjnym<sup>486</sup>.

Wadą prowadzonego postępowania likwidacyjnego w oparciu o umowę ubezpieczenia *casco* może być pomniejszenie przez ubezpieczyciela odszkodowania o ustanowiony w udział własny w postaci franszyzy redukcyjnej<sup>487</sup>. Wówczas kwota franszyzy redukcyjnej powinna zostać pokryta przez sprawcę szkody – przewoźnika kolejowego zgodnie z treścią zdania drugiego art. 828 § 1 k.c.<sup>488</sup>. Stanowi to realizację zasady, w myśl której nie można przeprowadzać regresu z uszczerbkiem dla ubezpieczającego (*nemo subrogat contra se*)<sup>489</sup>. Kolejną wadą jest niewątpliwie wysoki „wskaźnik szkodowy” przewoźnika kolejowego, który to przy szacowaniu składek jest ekonomicznie niekorzystny zarówno dla danego przewoźnika kolejowego, jak i w szerokim ujęciu dla całego sektora kolejowego w zakresie ubezpieczenia z Działu II grupy 4 załącznika do u.d.u.r. Wszelkie wypłacone odszkodowania z umów *casco* pojazdów szynowych rzutują na ogólny wynik rynku ubezpieczeniowego, co może doprowadzić do wzrostu składki w kolejnych latach ubezpieczenia taboru. Pamiętać należy, że każda szkoda obciąża tak samo rachunek poszkodowanego, bez względu na jej przyczynę, niezależnie od tego czy szkoda nastąpiła z jego winy czy też podmiotu trzeciego – przewoźnika kolejowego. Zbyt wysoki współczynnik szkodowości w skrajnych wypadkach może spowodować wypowiedzenie umowy przez ubezpieczyciela zgodnie ze standardowymi postanowieniami umowy ubezpieczenia<sup>490</sup>.

---

<sup>486</sup> Zakłady ubezpieczeń oraz powołani przez nich rzeczoznawcy zazwyczaj nie dysponują dokładną wiedzą na temat kosztów naprawy pojazdów trakcyjnych z uwagi na wysokie wyspecjalizowanie zakładów naprawczych w tym zakresie.

<sup>487</sup> Franszyza redukcyjna, inaczej franszyza potrącalna jest to określona kwotowo, bądź procentowo część szkody, którą się zawsze potrąca z ustalonego odszkodowania.

<sup>488</sup> art. 828 § 1 k.c. - „Jeżeli zakład pokrył tylko część szkody, ubezpieczającemu przysługuje co do pozostałej części pierwszeństwo zaspokojenia przed roszczeniem ubezpieczyciela.”

<sup>489</sup> Zob. szerzej: M. Fras [w:] *Kodeks cywilny... Komentarz do art. 828.*, s. 346.

<sup>490</sup> Przykładowa klauzula z umowy ubezpieczenia *casco* szynowego przewoźnika kolejowego: „Każda ze stron może wypowiedzieć umowę ubezpieczenia z zachowaniem okresu wypowiedzenia ze skutkiem na koniec poszczególnego okresu rozliczeniowego, z zastrzeżeniem, że ubezpieczyciel może tego dokonać wyłącznie z ważnych powodów. Do ważnych powodów należą: (...) wysoka szkodowość z przedmiotowej umowy potwierdzona

Regres ubezpieczyciela względem sprawcy szkody ograniczony jest wysokością wypłaconego odszkodowania za uszkodzony tabor kolejowy. Z uwagi na obowiązek zawarcia przez przewoźników kolejowych umów ubezpieczenia OC, faktycznie postępowanie regresowe odbywać się będzie pomiędzy ubezpieczycielem *casco*, a ubezpieczycielem OC przewoźnika kolejowego. Wyjątek mogą stanowić następujące sytuacje:

1. poszkodowany bezpośrednio dochodzi kwoty przewidzianej w umowie ubezpieczenia franszyzy redukcyjnej od ubezpieczyciela OC przewoźnika kolejowego lub przewoźnika kolejowego, w przypadku gdy brak jest ochrony ubezpieczeniowej z tytułu umowy ubezpieczenia OC (np. ustanowiona wyższa niż w *casco* franszyza redukcyjna),
2. ubezpieczyciel *casco* dochodzi roszczenia bezpośrednio od przewoźnika kolejowego (w przypadku gdy umowa ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego nie obejmuje ochroną ubezpieczeniową<sup>491</sup> wskazanego zdarzenia lub szkody).

W przypadku dochodzenia przez ubezpieczyciela poszkodowanego roszczenia regresowego względem ubezpieczyciela OC sprawcy wskazać należy, że postępowanie pomiędzy ubezpieczycielami będzie odbywało się w oparciu o zasady ustalania odpowiedzialności cywilnej sprawcy za zdarzenie. Wynika to z charakteru umowy ubezpieczenia OC – dla ustalenia odpowiedzialności ubezpieczyciela niezbędne jest ustalenie odpowiedzialności ubezpieczonego. Pomimo wypłaty odszkodowania z umowy ubezpieczenia *casco*, ubezpieczyciel dopiero podczas prowadzonego postępowania regresowego zobowiązany będzie do wskazania odpowiedzialności sprawcy. Oprócz pierwszej z przesłanek powstania roszczenia regresowego (powstania szkody w majątku poszkodowanego), konieczne jest ustalenie odpowiedzialności cywilnej sprawcy. Podstawą badania będzie zatem odpowiedzialność deliktowa lub kontraktowa przewoźnika kolejowego. Zakład ubezpieczeń, na który na podstawie art. 828 § 1 k.c. przeszło z mocy prawa roszczenie poszkodowanego przeciwko osobie trzeciej odpowiedzialnej za szkodę, może dochodzić od tejże osoby świadczenia do wysokości zapłaconego już ubezpieczającemu odszkodowania (jednakże tylko w granicach odpowiedzialności tejże osoby trzeciej). Odpowiedzialność ubezpieczyciela (jako

---

*zaświadczeniem szkodowym wskazującym wysokość wypłaconych odszkodowań oraz zawiązanym rezerw, a także wyliczoną na tej podstawie wartość wskaźnika szkodowego. Za wysoką szkodowość z przedmiotowej umowy uważa się stosunek wypłaconych odszkodowań oraz założonych rezerw, do składki należnej (wskaźnik szkodowy), przekraczający 90%”* Obecnie na rynku można zaobserwować jeszcze niższy procent wskaźnika szkodowego upoważniającego ubezpieczyciela do wypowiedzenia umowy – nawet 70%.

<sup>491</sup> Np. różnica pomiędzy wysokością roszczenia regresowego a ustanowioną sumą gwarancyjną w umowie ubezpieczenia, brak objęcia zakresem zdarzeń, umowne wyłączenie odpowiedzialności ubezpieczyciela.



tak rozumianej osoby trzeciej) możliwa jest jednak tylko w granicach, w jakich ponosi on odpowiedzialność za sprawcę szkody z tytułu umowy OC cywilnej tegoż sprawcy<sup>492</sup>.

W przypadku uzyskania odszkodowania (po przeprowadzonym postępowaniu regresowym przez ubezpieczyciela udzielającego ochrony w ramach ubezpieczenia *casco-szynowego*) urzeczywistniają się dwie funkcje prawa odszkodowawczego – kompensacyjna oraz prewencyjno-represyjna. Istotniejszym dla poszkodowanego właściciela uszkodzonego taboru jest praktyczny aspekt dotyczący jego wskaźnika szkodowego. Otóż wypłacone odszkodowania przez ubezpieczyciela *casco* szynowego, w stosunku do których skutecznie zrealizowano roszczenia regresowe względem rzeczywistego sprawcy szkody, nie zostaną zakwalifikowane do wskaźnika szkodowego przewoźnika kolejowego.

## 7.2 Regres ubezpieczeniowy z tytułu szkód w transporcie

Drugą sytuacją, w której często dochodzi do dochodzenia roszczeń regresowych jest przypadek, w którym poszkodowanym jest właściciel ładunku uszkodzonego podczas przewozu kolejowego. Poszkodowany właściciel ładunku może dochodzić roszczeń w dwojaki sposób: z umowy ubezpieczenia mienia w transporcie lub z umowy ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego w związku z przewożonym ładunkiem. Coraz bardziej popularnym jest zawieranie przez właścicieli ładunku ubezpieczenia ich mienia w transporcie (potocznie nazywanego ubezpieczeniem *cargo*)<sup>493</sup>. W ubezpieczeniu *cargo* przedmiotem ochrony jest mienie podczas całej trasy przewozu, a w razie konieczności – również w trakcie niezbędnych czynności przeładunkowych i przejściowego składowania podczas zwykłego przebiegu transportu. Zakres ubezpieczenia zależy od wybranego standardu. W podstawowym zakresie<sup>494</sup> obejmuje on ubezpieczenie szkód powstałych wskutek pożaru, uderzenia pioruna, wybuchu, uderzenia lub upadku statku powietrznego, huraganu, gradu, powodzi, deszczu nawalnego, trzęsienia ziemi, obsunięcia ziemi, zapadania ziemi, lawiny,

---

<sup>492</sup> Zob. też: wyrok SA w Gdańsku z dnia 31 maja 1996 r., I ACr 138/96, OSA 1997 nr 1 poz. 1.

<sup>493</sup> Zgodnie z klasyfikacją załącznika u.d.u.r. - Działu II, grupa 7 - Ubezpieczenie przedmiotów w transporcie, obejmujące szkody w transportowanych przedmiotach, niezależnie od każdorazowo stosowanych środków transportu.

<sup>494</sup> OWU mienia w transporcie (CARGO) PZU ustalone uchwałą Zarządu Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Spółki Akcyjnej nr UZ/7/2020 z dnia 10 stycznia 2020 r., [https://www.pzu.pl/\\_files/asset/item/1523806](https://www.pzu.pl/_files/asset/item/1523806) (dostęp: 3 lutego 2022 r.), OWU ładunków w transporcie (CARGO) Warta z dnia 29 lipca 2008 r. zmienione Anekssem Nr 1, [https://www.warta.pl/documents/oferta\\_dla\\_firmy/WARTA\\_OWU\\_Cargo\\_C4591\\_IPID.pdf](https://www.warta.pl/documents/oferta_dla_firmy/WARTA_OWU_Cargo_C4591_IPID.pdf) (dostęp: 8 kwietnia 2022 r.), OWU ładunków w transporcie innym niż morski od ryzyk nazwanych (CARGO) Uniq, [https://www.uniq.pl/dokumenty/Uniq\\_WU\\_Cargo\\_od\\_ryzyk\\_nazwanych-indeks\\_UK-TR-CARGO-RN-181001.pdf](https://www.uniq.pl/dokumenty/Uniq_WU_Cargo_od_ryzyk_nazwanych-indeks_UK-TR-CARGO-RN-181001.pdf) oraz OWU ładunków w transporcie innym niż morski od ryzyk wszystkich (CARGO), [https://www.uniq.pl/dokumenty/Uniq\\_WU\\_Cargo\\_od\\_ryzyk\\_wszystkich-indeks\\_UK-TR-CARGO-AR-181001.pdf](https://www.uniq.pl/dokumenty/Uniq_WU_Cargo_od_ryzyk_wszystkich-indeks_UK-TR-CARGO-AR-181001.pdf) (dostęp: 8 kwietnia 2022 r.).

upadku obiektu zewnętrznego, rabunku, celowego uszkodzenia, wypadku środka transportu lub kradzieży będącej następstwem wypadku środka transportu. Zakres rozszerzyć można o szkody powstałe na skutek kradzieży z włamaniem czy kradzieży ładunku łącznie ze środkiem transportu<sup>495</sup>. Możliwe jest także ubezpieczenie mienia w transporcie na zasadzie *all risk* i wówczas spod ochrony wyłączone są jedynie zdarzenia wskazane w umowie ubezpieczenia lub o.w.u. Do kosztów dodatkowych, które umownie mogą być również pokryte przez ubezpieczyciela zaliczyć można koszty utylizacji, koszty marży, koszty wynikające z zastosowania dostępnych środków w celu ratowania ubezpieczonego mienia przed szkodą lub zmniejszenia jej rozmiarów, jeżeli środki te były celowe, chociażby okazały się bezskuteczne czy opłaty celne, a także koszty rzeczoznawców. Umowa ubezpieczenia *cargo* dostosowana do potrzeb właściciela ładunku jest szerokim zabezpieczeniem jego aktywów. W odróżnieniu do ubezpieczenia OC przewoźnika<sup>496</sup>, w przypadku ubezpieczenia *cargo* właściciel towaru musi wskazać wyłącznie, że doszło do szkody objętej zakresem ochrony ubezpieczeniowej.

**W przypadku ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego konieczne jest natomiast wskazanie odpowiedzialności przewoźnika za szkodę w transporcie.** Podstawą odpowiedzialności z tytułu regresu będzie jego odpowiedzialność kontraktowa za szkodę powstałą w ładunku. Jednocześnie odpowiedzialność przewoźnika kolejowego regulowana jest, w przypadku transportu krajowego przepisami prawa przewozowego, zaś w przypadku transportu międzynarodowego przepisami COTIF/CIM (art. 27 i n.) lub umową SMGS na podstawie art. 39.<sup>497</sup> Zgodnie z art. 39 umowy SMGS zakres odpowiedzialności przewoźnika nie może przekraczać wysokości odszkodowania podlegającego wypłacie przez przewoźnika za zaginięcie towaru. Przewoźnik jest zwolniony z odpowiedzialności za zaginięcie, częściowy brak, uszkodzenie (zepsucie) towaru przyjętego do przewozu, jeżeli nastąpiły one:

1. wskutek okoliczności, którym przewoźnik nie mógł zapobiec i których usunięcie nie było od niego zależne;
2. wskutek niewłaściwej jakości towaru, opakowania lub wskutek szczególnych naturalnych i fizycznych właściwości towaru i opakowania, które wywołały jego uszkodzenie (zepsucie);

---

<sup>495</sup> *Ibidem*, s. 4.

<sup>496</sup> Zgodnie z kwalifikacją załącznika u.d.u.r. z działu II, Grupa 10 - Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej wszelkiego rodzaju, wynikającej z posiadania i użytkowania pojazdów lądowych z napędem własnym, łącznie z ubezpieczeniem odpowiedzialności przewoźnika.

3. z winy nadawcy lub odbiorcy lub w wyniku ich zleceń, skutkiem których nie można obciążać winą przewoźnika;
4. z przyczyn związanych z załadunkiem lub wyładunkiem towaru, jeżeli załadunek lub wyładunek były wykonywane przez nadawcę lub odbiorcę;
5. wskutek braku opakowania towaru niezbędnego do jego przewozu
6. wskutek tego, że nadawca nadał do przewozu przedmioty pod nieprawidłową, niedokładną lub niepełną nazwą albo bez dotrzymania warunków niniejszej Umowy,
7. wskutek tego, że nadawca załadował towar do wagonu lub kontenera, nienadającego się do przewozu danego towaru,
8. wskutek dokonania przez nadawcę nieprawidłowego wyboru sposobu przewozu towaru łatwo psującego się lub rodzaju wagonu (kontenera),
9. wskutek niezłatwienia lub nienależytego złatwienia przez nadawcę, odbiorcę formalności celnych lub innych formalności administracyjnych,
10. wskutek sprawdzenia, zatrzymania, konfiskaty towaru przez organy państwowe z przyczyn niezależnych od przewoźnika.

Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za zaginięcie, częściowy brak, uszkodzenie (zepsucie) towaru przyjętego do przewozu, jeżeli miały one miejsce przy przewozie towaru na umownych warunkach szczególnych i zwolnienie z odpowiedzialności przewidziane jest tymi szczególnymi warunkami (art. 39 § 3 SMGS).

Analogicznie do sytuacji opisanych wcześniej, właściciel ładunku ma możliwość zaspokojenia swoich roszczeń w dwojaki sposób – albo przez skierowanie roszczenia do ubezpieczyciela udzielającego mu ochrony ubezpieczeniowej w ramach ubezpieczenia mienia w transporcie (*cargo*) albo skierowanie roszczenia względem przewoźnika kolejowego lub w drodze *actio directa* wobec jego ubezpieczyciela udzielającego mu ochrony ubezpieczeniowej w ramach ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego. Podobnie więc pozostają argumenty wskazujące zalety zgłoszenia szkody do ubezpieczyciela mienia w transporcie:

1. brak konieczności wskazania odpowiedzialności przewoźnika kolejowego - jedynym warunkiem przy postępowaniu likwidacyjnym z polisy cargo będzie konieczność wskazania, że doszło do zdarzenia powodującego szkodę objętą zakresem umowy ubezpieczenia, jednak bez konieczności wskazywania podmiotu odpowiedzialnego za jej szkody.
2. szerszy zakres ubezpieczenia cargo względem ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego. W przypadku ubezpieczenia *cargo*, zgodnie z zasadą swobody zawierania umów (art. 353<sup>1</sup>

k.c.), możliwe jest pokrycie przez ubezpieczyciela kosztów tj. określonej procentowo marży<sup>498</sup>, cła<sup>499</sup> czy utylizacji. Wskazać należy, że nie zawsze koszty te zostaną pokryte w ramach umowy ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego. Dodatkowo, co jest niezwykle istotne z punktu zabezpieczenia aktywów właściciela towaru - w przypadku przewozu międzynarodowego odpowiedzialność przewoźnika kolejowego, zgodnie z konwencją COTIF/CIM ograniczona jest do 17 SDR<sup>500</sup> za kilogram ładunku brutto. Brak jest natomiast ograniczeń kwotowych w umowach SMGS. O ile w przypadku towarów np. w postaci węgla, jest to kwota względnie odpowiadająca roszczeniom właściciela towaru, to w sytuacji gdy dojdzie do uszkodzenia urządzeń elektronicznych lub pojazdów przewożonych w kontenerach, górna granica odpowiedzialności przewoźnika kolejowego w wysokości około 17 SDR nie będzie kwotą pozwalającą na zaspokojenie roszczeń poszkodowanego właściciela towaru. Ograniczenia takiego nie przewiduje ubezpieczenie mienia w transporcie kolejowym, gdzie górną granicę stanowi przewidziana w umowie ubezpieczenia suma ubezpieczenia<sup>501</sup>. Zatem dochodzenie roszczeń przez właściciela towaru wobec ubezpieczyciela cargo wiązać się będzie wyłącznie ze wskazaniem, że doszło do zdarzenia objętego umową ubezpieczenia, zaś górną granicą odpowiedzialności będzie zadeklarowana przez poszkodowanego suma ubezpieczenia.

W momencie wypłaty odszkodowania na rzecz poszkodowanego właściciela uszkodzonego towaru, ubezpieczycielowi będzie przysługiwało roszczenie regresowe wobec odpowiedzialnego za powstanie szkody przewoźnika kolejowego. Niemniej jednak dochodzenie roszczeń odbywać się będzie według zasad określonych przy ustalaniu odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego za powstałą w transporcie szkodę. I tak, po pierwsze konieczne będzie wskazanie, że do szkody doszło wskutek działania przewoźnika kolejowego. Ustalenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika, a później wypłata odszkodowania z umowy ubezpieczenia OC przewoźnika nie nastąpi jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało winą osoby uprawnionej, wadą własną towaru lub wskutek okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których skutkom nie mógł zapobiec. Podobne przesłanki zwalniające przewoźnika z odpowiedzialności obowiązują w treści SMGS, na bazie której realizowane są przewozy kolejowe głównie na rynki

---

<sup>498</sup> Marża to różnica między ceną zakupu, a ceną sprzedaży towaru, przeznaczoną na pokrycie kosztów własnych przedsiębiorstwa handlowego i stanowiąca jego zysk.

<sup>499</sup> Cło to opłata nakładana przez organy państwa na towary w związku z ich wywozem i przywozem dokonywanym przez granice celne państwa, a także ich tranzytem przez jego obszar celny.

<sup>500</sup> 1 SDR = około 5,38 zł, zatem 17 SDR wynosi w przybliżeniu 90 zł.

<sup>501</sup> Określająca w umowach jednostkowych wartość przewożonego mienia, a w umowach rocznych maksymalną wartość mienia przewożonego jednym środkiem transportu.

wschodnie. W przypadku przewozów krajowych polskie prawo przewozowe stanowi natomiast, że przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności jeżeli utrata, ubytek lub uszkodzenie albo opóźnienie w przewozie przesyłki powstały z przyczyn występujących po stronie nadawcy lub odbiorcy, nie wywołanych winą przewoźnika, z właściwości towaru albo wskutek siły wyższej (art. 65 ust. 2 Prawa przewozowego). Dodatkowo kwestią ograniczającą dochodzenie regresu ubezpieczeniowego wobec sprawcy szkody – przewoźnika kolejowego, jest ograniczenie kwotowe w wysokości 17 SDR za kilogram ładunku w międzynarodowym transporcie kolejowym, którego to nie ma w ubezpieczeniu *cargo*.

Powyżej przedstawiono dwa specyficzne przypadki, w których dochodzi do powstania uszczerbku w mieniu podmiotów trzecich, do których naprawy zobowiązany jest przewoźnik kolejowy odpowiedzialny za szkodę. Ze względów praktycznych wskazano możliwe rozwiązania dla poszkodowanych, którzy zawarli własne umowy ubezpieczenia mienia – czy to taboru szynowego czy ubezpieczenia mienia w transporcie (*cargo*) i zaspokojenia roszczeń z tegoż ubezpieczenia. W przypadku wypłaty odszkodowania z tych tytułów, ubezpieczyciel ma prawo regresu bezpośrednio od przewoźnika kolejowego lub jego ubezpieczyciela OC. Pamiętać należy jednak o możliwych rozbieżnościach pomiędzy zakresem własnego ubezpieczenia mienia poszkodowanych (który zazwyczaj jest szerszy aniżeli zakres obowiązku naprawienia szkody przez przewoźnika kolejowego). W tym przypadku poszkodowany, z jednej strony w całości zaspokaja swoje roszczenia (korzystając z mechanizmów zawarcia umowy ubezpieczenia dostosowanej do swoich potrzeb tj. szeroki zakres ubezpieczenia *cargo*, pokrycie kosztów dodatkowych czy wyższe sumy ubezpieczenia), z drugiej zaś strony ciężar późniejszego dochodzenia roszczenia od rzeczywistego sprawcy (lub jego ubezpieczyciela OC) zostanie przeniesiony na ubezpieczyciela poszkodowanego (i to dopiero w momencie wypłaty przez niego odszkodowania). Podstawową wadą mogącą prowadzić do ewentualnego zwiększenia pasywów poszkodowanego jest możliwość wzrostu składki przyszłego ubezpieczenia mienia z uwagi na przebieg „historii szkodowej”. Może mieć ona istotne znaczenie przy późniejszym szacowaniu wysokości składek w ofertach ubezpieczenia, w najlepszym wypadku z ograniczeniem do kwot wypłaconych odszkodowań, które nie zostały zregresowane przez zakład ubezpieczeń.

## **8. Ubezpieczenie OC przewoźnika kolejowego a inne ubezpieczenia OC w transporcie lądowym**

Transport kolejowy obok transportu drogowego oraz transportu specjalnego jest jedną z gałęzi transportu lądowego. Transport drogowy polega na przewozie osób i towarów za

pomocą kołowych środków transportu po drogach lądowych. Jest to obecnie najpopularniejszy środek transportu. Transport specjalny polega na przemieszczaniu towarów na pośrednictwem rurociągów czy sieci trakcyjnych, którymi przesyłane mogą być surowce w postaci ropy naftowej lub gazu ziemnego.

Transport lądowy jako najbardziej rozpowszechniona metoda przewozu osób i towarów jest mocno powiązany nie tylko z gospodarką, ale również z dziedzinami prawa, przez które jest regulowany. W mojej ocenie, na szczególną uwagę zasługuje analiza regulacji ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego oraz porównanie go z innymi ubezpieczeniami OC towarzyszącymi przewozom lądowym – ubezpieczenia OC przewoźnika drogowego oraz ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych (dalej: ubezpieczenie OC p.p.m). Koegzystencja pierwotnej odpowiedzialności sprawcy za szkody powstałe w ruchu lądowym, z ubezpieczeniem jego odpowiedzialności cywilnej służy z jednej strony interesom majątkowym ubezpieczonego sprawcy szkody, kiedy to naprawienie wyrządzonych szkód przekracza jego możliwości finansowe, z drugiej zaś zapewnia poszkodowanym realną gwarancję realności świadczeń odszkodowawczych<sup>502</sup>.

Ze względu na wzajemne podobieństwa oraz różnice w tych ubezpieczeniach porównane zostaną w szczególności:

1. akty prawne regulujące odpowiedzialność ubezpieczonych podmiotów oraz regulujące ich ubezpieczenie OC,
2. przedmiot ubezpieczenia,
3. ubezpieczony podmiot,
4. zakres ochrony ubezpieczeniowej,
5. charakter prawny ubezpieczenia – czy dane ubezpieczenie należy do ubezpieczeń obowiązkowych czy dobrowolnych,

Zdaję sobie sprawę, że z uwagi na szeroki zakres omawianej tematyki – w szczególności ubezpieczeń OC p.p.m., gdzie literatura przedmiotu jest nieoceniona<sup>503</sup>, niemożliwym jest całkowite wyczerpanie tematu, jednak koniecznym jest zaprezentowanie go w skondensowanej

---

<sup>502</sup> M. Dragun, *Kwotowe ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika w międzynarodowym prawie przewozowym*, Toruń 1984, s. 173.

<sup>503</sup> Zob. w szczególności: A. Wąsiewicz, *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Bydgoszcz 1996, M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, *Obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, Warszawa 2007, G. Bieniek, *Odpowiedzialność za wypadki drogowe*, Warszawa 2007, K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, Toruń 2008, A. Wąsiewicz, *Odpowiedzialność cywilna za wypadki drogowe na tle obowiązkowego ubezpieczenia*, Warszawa 1969, A. Wąsiewicz, *Ubezpieczenia samochodowe*, Warszawa 1974, E. Kowalewski, *W sprawie odpowiedzialności PZU za wypadki komunikacyjne*, Palestra 1975, nr 5-6.

formie w odniesieniu do ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego. Dla przejrzystości porównania, zostanie ono zaprezentowane w tabelach.

### **8.1. Ubezpieczenie OC przewoźnika kolejowego, a ubezpieczenie OC przewoźnika drogowego**

Ubezpieczenie OC przewoźnika drogowego pozostaje nieodłącznie związane z pierwotną odpowiedzialnością przewoźnika drogowego jako strony umowy o przewóz towarów. Od zarania wskazuje się powyższą symbiozę na płaszczyźnie prawa i praktyki krajowej oraz międzynarodowej<sup>504</sup>. Brak jednorodności lub zupełny brak norm regulujących problematykę ubezpieczenia OC przewoźnika drogowego jest przyczyną swobody kontraktowej umów ubezpieczenia OC przewoźnika drogowego w ruchu krajowym i międzynarodowym. Cechą charakterystyczną współczesnych ubezpieczeń transportowych (w tym ubezpieczenia OC przewoźnika drogowego), jest pewna standaryzacja warunków ubezpieczenia wynikająca z praktyki rynku ubezpieczeniowego – w szczególności wskutek międzynarodowej praktyki<sup>505</sup>. Poniżej analiza prawnoporównawcza ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego oraz względem ubezpieczenia OC przewoźnika drogowego.

---

<sup>504</sup> D. Fuchs, A. Malik [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom V. Zobowiązania. Część szczególna (art. 765-921<sup>16</sup>)*, (red.) M. Fras, M. Habdas, , Warszawa 2019, s. 60.

<sup>505</sup> *Ibidem*, s. 61-62.

	<b>Ubezpieczenie OC przewoźnika kolejowego</b>	<b>Ubezpieczenie OC przewoźnika drogowego</b>
<b>Akty prawne regulujące ubezpieczenie OC</b>	<p>Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym</p> <p>Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 25 maja 2017 r. w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego</p> <p>Konwencja COTIF z załącznikami CIV i CIM</p> <p>Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym</p>	<p>Brak aktów prawnych bezpośrednio regulujących ubezpieczenie OC przewoźnika drogowego. Dla prawidłowej wykładni przepisów umowy ubezpieczenia OC przewoźnika drogowego znaczenie będzie miał art. 805 k.c. i 822 k.c.</p>



**Zasady odpowiedzialności ubezpieczonego podmiotu**

<p>Odpowiedzialność kontraktowa na zasadzie ryzyka (art. 788 k.c. oraz 65 Prawo przewozowe - w ruchu krajowym oraz art. 26 Załącznika CIV do konwencji COTIF i art. 23 Załącznika CIM do konwencji COTIF – w ruchu międzynarodowym)</p> <p>Odpowiedzialność deliktowa na zasadzie ryzyka (art. 435 k.c.) , zaś w przypadku zderzenia się mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody oraz w przypadku przewozu z grzeczności – na zasadzie winy (art. 436 k.c. i 415 k.c.)</p> <p><b>W ruchu krajowym:</b></p> <p>Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstałe od przyjęcia jej do przewozu aż do jej wydania oraz za opóźnienie w przewozie przesyłki. Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności określonej w ust. 1, jeżeli utrata, ubytek lub uszkodzenie albo opóźnienie w przewozie przesyłki powstały z przyczyn występujących po stronie nadawcy lub odbiorcy, niewywołanych winą przewoźnika,</p>	<p>Odpowiedzialność kontraktowa na zasadzie ryzyka (art. 788 k.c. oraz 65 Prawo przewozowe w ruchu krajowym oraz art. 17 ust. 1 i 2 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów i protokół podpisania (dalej: CMR) sporządzonej w Genewie dnia 19 maja 1956 r. w ruchu międzynarodowym)</p> <p><b>W ruchu krajowym:</b></p> <p>Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstałe od przyjęcia jej do przewozu aż do jej wydania oraz za opóźnienie w przewozie przesyłki. Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności określonej w ust. 1, jeżeli utrata, ubytek lub uszkodzenie albo opóźnienie w przewozie przesyłki powstały z przyczyn występujących po stronie nadawcy lub odbiorcy, niewywołanych winą przewoźnika,</p>
---	--

	<p>z właściwości towaru albo wskutek siły wyższej. Dowód, że szkoda lub przekroczenie terminu przewozu przesyłki wynikało z jednej z wymienionych okoliczności, ciąży na przewoźniku. Przewoźnik jest zwolniony z odpowiedzialności określonej, jeżeli utrata, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstały co najmniej z jednej z następujących przyczyn:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) nadania pod nazwą niezgodną z rzeczywistością, nieściłą lub niedostateczną rzeczy wyłączonych z przewozu lub przyjmowanych do przewozu na warunkach szczególnych albo niezachowania przez nadawcę tych warunków;</li> <li>2) braku, niedostateczności lub wadliwości opakowania rzeczy, narażonych w tych warunkach na szkodę wskutek ich naturalnych właściwości;</li> <li>3) szczególnej podatności rzeczy na szkodę wskutek wad lub naturalnych właściwości;</li> <li>4) ładowania, rozmieszczenia lub wyładowywania rzeczy przez nadawcę lub odbiorcę;</li> <li>5) przewozu przesyłek, które zgodnie z przepisami lub umową powinny być dozorowane, jeżeli szkoda wynikła</li> </ol>	<p>z właściwości towaru albo wskutek siły wyższej. Dowód, że szkoda lub przekroczenie terminu przewozu przesyłki wynikało z jednej z wymienionych okoliczności, ciąży na przewoźniku. Przewoźnik jest zwolniony z odpowiedzialności określonej, jeżeli utrata, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstały co najmniej z jednej z następujących przyczyn:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) nadania pod nazwą niezgodną z rzeczywistością, nieściłą lub niedostateczną rzeczy wyłączonych z przewozu lub przyjmowanych do przewozu na warunkach szczególnych albo niezachowania przez nadawcę tych warunków;</li> <li>2) braku, niedostateczności lub wadliwości opakowania rzeczy, narażonych w tych warunkach na szkodę wskutek ich naturalnych właściwości;</li> <li>3) szczególnej podatności rzeczy na szkodę wskutek wad lub naturalnych właściwości;</li> <li>4) ładowania, rozmieszczenia lub wyładowywania rzeczy przez nadawcę lub odbiorcę;</li> <li>5) przewozu przesyłek, które zgodnie z przepisami lub umową powinny być dozorowane, jeżeli szkoda wynikła</li> </ol>
--	--	--

	<p>z przyczyn, którym miał zapobiec dozorca. (art. 65 prawo przewozowe)</p> <p><b>W ruchu międzynarodowym:</b></p> <p><b>Odpowiedzialność za śmierć i szkody na osobie</b></p> <p>Przewoźnik odpowiada za szkody powstałe w wyniku śmierci, zranienia lub wszelkiego innego naruszenia fizycznego lub umysłowego stanu zdrowia podróżnego, spowodowane w wyniku wypadku związanego z ruchem kolejowym, powstałego podczas przebywania podróżnego w wagonie albo przy wsiadaniu lub wysiadaniu z wagonu, niezależnie od infrastruktury kolejowej, z której podróżny korzystał. Przewoźnik jest zwolniony z odpowiedzialności, jeżeli:</p> <p>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,</p>	<p>z przyczyn, którym miał zapobiec dozorca. (art. 65 Prawo Przewozowe)</p> <p><b>W ruchu międzynarodowym:</b></p> <p>Brak odpowiedzialności przewoźnika drogowego za szkody na osobie</p>
--	--	--

	<p>b) wypadek nastąpił z winy podróżnego,</p> <p>c) wypadek został spowodowany zachowaniem się osoby trzeciej oraz jeżeli przewoźnik, mimo zastosowania nakazanej sytuacji staranności, nie mógł uniknąć takiego zachowania się i którego skutkiem nie mógł zapobiec; nie uważa się za osobę trzecią innego przedsiębiorstwa korzystającego z tej samej infrastruktury; prawo do regresu pozostaje nienaruszone. (art. 26 Załącznika CIV do Konwencji COTIF)</p> <p><b>Odpowiedzialność za szkody w towarze</b></p> <p>W razie śmierci lub zranienia podróżnego, przewoźnik odpowiada ponadto za szkodę wynikłą na skutek uszkodzenia bądź całkowitej lub częściowej utraty rzeczy, które podróżny będący ofiarą wypadku miał przy sobie lub wiozł ze sobą jako bagaż podręczny; dotyczy to również zwierząt, które podróżny przewoził ze sobą. W pozostałych wypadkach przewoźnik odpowiada za szkodę wynikłą na skutek uszkodzenia bądź całkowitej lub częściowej utraty rzeczy, bagażu podręcznego lub</p>	<p><b>Odpowiedzialność za szkody w towarze</b></p> <p>Przewoźnik drogowy odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpi w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy.</p> <p>Przewoźnik jest zwolniony z tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało winą osoby uprawnionej, jej zleceniem nie wynikającym z winy przewoźnika, wadą własną towaru lub okolicznościami, których przewoźnik</p>
--	---	---

	<p>zwierząt, których nadzór, zgodnie z art. 15 spoczywa na podróżnym, jedynie wtedy, gdy szkoda wynikła z winy przewoźnika.</p> <p>(art. 33 Załącznika CIM)</p> <p>Przewoźnik odpowiada za szkodę powstałą wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia albo uszkodzenia towaru w czasie od przyjęcia towaru do przewozu aż do jego wydania, jak również za szkodę wynikłą z przekroczenia terminu dostawy, niezależnie od użytej infrastruktury kolejowej. Przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub przekroczenie terminu dostawy nastąpiło z winy osoby uprawnionej, z powodu jej polecenia nie wywołanego winą przewoźnika, z powodu wady własnej towaru (wewnętrzne zepsucie, ubytek, itp.) lub wskutek okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których skutkom nie mógł zapobiec.</p> <p>Przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie nastąpiło wskutek szczególnego niebezpieczeństwa, wynikającego z jednej lub kilku niżej wymienionych okoliczności:</p>	<p>nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec.</p> <p>(art. 17 ust. 1 i 2 Konwencji CMR)</p>
--	--	--

	<p>a) przewozu wykonanego w wagonie niekrytym na podstawie Ogólnych warunków przewozu lub na podstawie umowy wskazanej w liście przewozowym; z zastrzeżeniem szkód powstałych w towarach z powodu warunków atmosferycznych, nie uważa się za przewożone w wagonach niekrytych towarów załadowanych w jednostkach transportu intermodalnego i w zamkniętych naczepach przewożonych na wagonach; jeżeli nadawca używa opon wagonowych do przewozu towarów w wagonach niekrytych, przewoźnik ponosi taką samą odpowiedzialność jak przy przewozie w wagonach niekrytych bez opon wagonowych, nawet jeżeli towary te, zgodnie z Ogólnymi warunkami przewozu, nie są przewożone w wagonach niekrytych,</p> <p>b) braku lub wadliwości opakowania, jeżeli towary ze względu na swoje naturalne właściwości narażone są, w razie braku lub wadliwości opakowania, na zaginięcie lub uszkodzenie,</p> <p>c) załadowania towarów przez nadawcę lub wyładowania przez odbiorcę,</p>	
--	---	--

	<p>d) naturalnych właściwości pewnych towarów, narażonych przez to na całkowite lub częściowe zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, wewnętrzne samoistne zepsucie, wyschnięcie, rozsypanie,</p> <p>e) oznaczenia lub ponumerowania sztuk niezgodnego z rzeczywistością, niedokładnego lub niekompletnego,</p> <p>f) przewozu żywych zwierząt,</p> <p>g) przewozu, który na podstawie odpowiednich postanowień lub umowy zawartej między nadawcą a przewoźnikiem i wskazanej w liście przewozowym powinien być wykonywany pod nadzorem, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie wynikło z niebezpieczeństwa, któremu dozоровanie miało zapobiec. (art. 23 Załącznika CIM)</p>	
--	--	--

<p><b>Przedmiot ubezpieczenia</b></p>	<p>Przedmiotem ubezpieczenia jest odpowiedzialność cywilna przewoźnika kolejowego – zarówno deliktowa, jak i kontraktowa oraz zbieg tych odpowiedzialności.</p>	<p>Przedmiotem ubezpieczenia jest kontraktowa odpowiedzialność przewoźnika drogowego:</p> <p>1. w ruchu krajowym - za którą ponosi on zgodnie z przepisami ustawy Prawo przewozowe:</p> <p>1) szkody na mieniu, które nastąpiły w czasie między przyjęciem przesyłki do przewozu a jej wydaniem,</p> <p>2) szkody finansowe powstałe w wyniku opóźnienia w dostawie do wysokości podwójnej kwoty przewoźnego, zgodnie z art. 83 ustawy Prawo przewozowe<sup>506</sup>.</p> <p>2. w ruchu międzynarodowym - za którą ponosi on zgodnie z przepisami CMR czyli za:</p> <p>1) szkody na mieniu, które nastąpiły w czasie między przyjęciem przesyłki do przewozu a jej wydaniem,</p> <p>2) szkody finansowe powstałe w wyniku opóźnienia w dostawie – do wysokości kwoty przewoźnego, zgodnie z art. 23 pkt. 5 CMR<sup>507</sup></p> <p>3. Ochroną ubezpieczeniową może być objęta odpowiedzialność cywilna przewoźnika drogowego za</p>
---------------------------------------	---	---

<sup>506</sup> Art. 83. ust 1. Prawo przewozowe: „Jeżeli wskutek zwłoki w przewozie powstała szkoda inna niż w przesyłce, przewoźnik jest obowiązany do zapłacenia odszkodowania do wysokości podwójnej kwoty przewoźnego.”



		przewozów materiałów niebezpiecznych. (o.w.u. Warta <sup>508</sup> )
<b>Ubezpieczony podmiot</b>	przewoźnik kolejowy – przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorca świadczący wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa (art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym)	przewoźnik drogowy - przedsiębiorca uprawniony do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego (art. 4 pkt 15 ustawy o transporcie drogowym <sup>509</sup> )

<sup>507</sup> art. 23 pkt. 5 CMR: „*W razie opóźnienia dostawy, jeżeli osoba uprawniona udowodni, że wynikła stąd dla niej szkoda, przewoźnik obowiązany jest zapłacić odszkodowanie, które nie może przewyższyć kwoty przewoźnego.*”

<sup>508</sup> o.w.u. Warta OC operatora drogowego z dnia 25.09.2000 r. zmienione Aneksami Nr 1, 2, 3 i 4, [https://www.warta.pl/documents/oferta\\_dla\\_firmy/WARTA\\_OWU\\_OC\\_operator\\_transportowy\\_C1164\\_IPID.pdf](https://www.warta.pl/documents/oferta_dla_firmy/WARTA_OWU_OC_operator_transportowy_C1164_IPID.pdf), (dostęp: 09 kwietnia 2022 r.).

<sup>509</sup> Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 180, 209.).

<b>Zakres ochrony ubezpieczeniowej</b>	<p>Z ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego przysługuje odszkodowanie, jeżeli jest on zobowiązany do odszkodowania z tytułu wyrządzenia szkód względem pasażerów, szkód w bagażu, przesyłkach, poczcie oraz szkód wyrządzonych osobom trzecim. (art. 22 Dyrektywy 2012/34).</p> <p>Zakres ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego w szerokim rozumieniu powinien obejmować szkody za śmierć, szkody na osobie, szkody na mieniu, czyste straty finansowe oraz szkody w środowisku.</p> <p>Zakres ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego powinien obejmować odpowiedzialność za szkody w postaci strat rzeczywistych (<i>damnum emergens</i>) oraz utraconych korzyści, jakie poszkodowany odniósłby, gdyby mu szkody nie wyrządzono (<i>lucrum cessans</i>).</p>	<p>Zakresem ubezpieczenia objęte są wyłącznie przewozy dokonywane przez ubezpieczonego lub osoby, za które ponosi odpowiedzialność, wykonywane na podstawie listów przewozowych wystawionych na ubezpieczonego zgodnie z Konwencją CMR (w ruchu międzynarodowym) oraz Prawem przewozowym (w ruchu krajowym). (o.w.u. PZU)<sup>510</sup></p>
--	--	---

<sup>510</sup> O.w.u. odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu międzynarodowym ustalone uchwałą nr UZ/174/2016 Zarządu Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Spółki Akcyjnej z dnia 10 maja 2016 r. oraz ze zmianami ustalonymi uchwałą Zarządu Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Spółki Akcyjnej nr UZ/215/2018 z dnia 6 lipca 2018 r., [https://www.pzu.pl/\\_files/1513491](https://www.pzu.pl/_files/1513491), (dostęp: 09 kwietnia 2022 r.), o.w.u. odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu krajowym ustalone uchwałą nr UZ/174/2016 Zarządu Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Spółki Akcyjnej z dnia 10 maja 2016 r. oraz ze zmianami ustalonymi uchwałą Zarządu Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Spółki Akcyjnej nr UZ/215/2018 z dnia 6 lipca 2018 r., [https://www.pzu.pl/\\_files/1513490](https://www.pzu.pl/_files/1513490), (dostęp: 09 kwietnia 2022 r.)

<p><b>Charakter prawny ubezpieczenia</b></p>	<p>ubezpieczenie obowiązkowe w rozumieniu u.u.o. (art. 4 pkt 4 u.u.o.)</p>	<p>ubezpieczenie dobrowolne (art. 822 k.c.)</p>
<p><b>Moment powstania obowiązku ubezpieczenia</b></p>	<p>Obowiązek ubezpieczenia powstaje nie później niż w dniu poprzedzającym dzień rozpoczęcia wykonywania działalności objętej licencją. (§ 2 Rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 25 maja 2017 r. w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego)</p>	<p>O ile nie umówiono się inaczej, termin początku obowiązywania umowy ubezpieczenia rozpoczyna się od dnia następującego po dniu zawarcia umowy ubezpieczenia, nie wcześniej jednak niż od dnia następnego po zapłaceniu składki lub jej pierwszej raty. (o.w.u PZU).</p>

<p style="text-align: center;"><b>Sumy gwarancyjne</b></p>	<p>Minimalna suma gwarancyjna w okresie ubezpieczenia nie dłuższym niż 12 miesięcy, w odniesieniu do jednego zdarzenia i wszystkich zdarzeń, których skutki są objęte umową ubezpieczenia, wynosi równowartość w złotych:</p> <p>1) 100.000 euro w odniesieniu do przewoźnika kolejowego posiadającego licencję na wykonywanie przewozów kolejowych, wykonującego przewozy wyłącznie po liniach kolejowych wąskotorowych;</p> <p>2) 250.000 euro w odniesieniu do przewoźnika kolejowego wykonującego przewozy wyłącznie po infrastrukturze kolejowej, której jest zarządcą;</p> <p>3) 2.500.000 euro w odniesieniu do pozostałych przewoźników.</p> <p>(§ 3 Rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 25 maja 2017 r. w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego)</p>	<p><b>Brak minimalnej sumy gwarancyjnej.</b> Suma gwarancyjna jest ustalana w umowie ubezpieczenia i stanowi górną granicę odpowiedzialności ubezpieczeń. Może być ustalana w odniesieniu do jednego i wszystkich wypadków ubezpieczeniowych zaistniałych w okresie ubezpieczenia lub każdego wypadku ubezpieczeniowego. (art. 824 k.c.)</p>
--	--	--

## **8.2. Ubezpieczenie OC przewoźnika kolejowego, a ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych**

Ubezpieczenie OC p.p.m. jest jednym z najbardziej znanych ubezpieczeń obowiązkowych w Polsce, jak i w Europie. Jego istota sprowadza się do zapewnienia świadczenia za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu, której następstwem jest śmierć, uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia bądź utrata, zniszczenie lub uszkodzenie mienia. Umowa ubezpieczenia OC p.p.m. regulowana jest kompleksowo przepisami u.u.o., stanowiącej *lex specialis* względem przepisów k.c. (art. 22 ust. 1 u.u.o). Wprowadzenie obowiązkowej umowy ubezpieczenia OC p.p.m. było konsekwencją zapewnienia minimalnego poziomu ochrony osób poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych, zaś w ujęciu europejskim - zapewnienie swobodnego przepływu osób w ramach budowania wspólnego rynku<sup>511</sup>.

Poniżej zestawienie analizy ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego wraz z ubezpieczeniem OC p.p.m.

---

<sup>511</sup> M. Orlicki, J. Pokrzywniak, A. Raczyński, *Obowiązkowe ubezpieczenie ...*, s.21.

	<b>Ubezpieczenie OC przewoźnika kolejowego</b>	<b>Ubezpieczenie OC p.p.m.</b>
<b>Akty prawne regulujące ubezpieczenie</b>	<p>Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym</p> <p>Rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 25 maja 2017 r. w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego</p> <p>Konwencja COTIF z załącznikami CIV i CIM</p> <p>Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym</p>	<p>Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych</p> <p>Pakiet tzw. dyrektyw komunikacyjnych<sup>512</sup>:</p> <p>Dyrektywa 72/166/EWG<sup>513</sup></p> <p>Dyrektywa 84/5/EWG<sup>514</sup></p> <p>Dyrektywa 90/232/EWG<sup>515</sup></p> <p>Dyrektywa 2000/26/EC<sup>516</sup></p> <p>Dyrektywa 2005/14/EC<sup>517</sup></p>

<sup>512</sup> Szerzej nt. omówienia pakietu dyrektyw komunikacyjnych: K. Ludwichowska, *Odpowiedzialność cywilna ...*, s. 226-243.

<sup>513</sup> Dyrektywa Rady z dnia 19 grudnia 1972 r. zmieniająca dyrektywę Rady 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (Dz. Urz. UE, L 291/162 z dn. 19 grudnia 1972 r.).

<sup>514</sup> Druga Dyrektywa Rady z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych (Dz.U. UE, L 8/17 z dnia 11 stycznia 1984 r.).

<sup>515</sup> Trzecia Dyrektywa Rady z dnia 14 maja 1990 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz. Urz. UE, L 129/33 z dnia 19 maja 1990 r.).

<sup>516</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/26/WE z dnia 16 maja 2000 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, zmieniająca dyrektywy Rady 73/239/EWG i 88/357/EWG (Dz. Urz. UE, L 181/65 z dnia 20 maja 2000 r.).

<sup>517</sup> Dyrektywa 2005/14/WE Parlament Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r. zmieniająca dyrektywy Rady 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG i 90/232/EWG oraz dyrektywę 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz. Urz. UE, L 149/14 z dnia 11 czerwca 2005 r.).

**Zasady odpowiedzialności ubezpieczonego podmiotu**

	<p>Odpowiedzialność kontraktowa na zasadzie ryzyka (art. 788 k.c. oraz 65 Prawo przewozowe - w ruchu krajowym oraz art. 26 Załącznika CIV do konwencji COTIF i art. 23 Załącznika CIM do konwencji COTIF – w ruchu międzynarodowym)</p> <p>Odpowiedzialność deliktowa na zasadzie ryzyka (art. 435 k.c.) , zaś w przypadku zderzenia się mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody oraz w przypadku przewozu z grzeźności – na zasadzie winy (art. 436 i 415 k.c.)</p> <p><b>W ruchu krajowym:</b> Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstałe od przyjęcia jej do przewozu aż do jej wydania oraz za opóźnienie w przewozie przesyłki. Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności określonej w ust. 1, jeżeli utrata, ubytek lub uszkodzenie albo opóźnienie w przewozie przesyłki powstały z</p>	<p>Odpowiedzialność deliktowa na zasadzie ryzyka, zaś w przypadku zderzenia się mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody oraz w przypadku przewozu z grzeźności – na zasadzie winy (art. 436 k.c. i 415 k.c.)</p>
--	--	---

	<p>przyczyn występujących po stronie nadawcy lub odbiorcy, niewywołanych winą przewoźnika, z właściwości towaru albo wskutek siły wyższej. Dowód, że szkoda lub przekroczenie terminu przewozu przesyłki wynikło z jednej z wymienionych okoliczności, ciąży na przewoźniku. Przewoźnik jest zwolniony z odpowiedzialności określonej, jeżeli utrata, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstały co najmniej z jednej z następujących przyczyn:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) nadania pod nazwą niezgodną z rzeczywistością, nieścisłą lub niedostateczną rzeczy wyłączonych z przewozu lub przyjmowanych do przewozu na warunkach szczególnych albo niezachowania przez nadawcę tych warunków;</li><li>2) braku, niedostateczności lub wadliwości opakowania rzeczy, narażonych w tych warunkach na szkodę wskutek ich naturalnych właściwości;</li><li>3) szczególnej podatności rzeczy na szkodę wskutek wad lub naturalnych właściwości;</li><li>4) ładowania, rozmieszczenia lub wyładowywania rzeczy przez nadawcę lub odbiorcę;</li><li>5) przewozu przesyłek, które zgodnie z przepisami</li></ol>	
--	--	--



lub umową powinny być dozorowane, jeżeli szkoda wynikła z przyczyn, którym miał zapobiec dozorca. (art. 65)

**W ruchu międzynarodowym:**

Konwencja

o międzynarodowym przewozie kolejami sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Konwencja COTIF)

**Odpowiedzialność za śmierć i zranienie podróżnych**

Przewoźnik odpowiada za szkody powstałe w wyniku śmierci, zranienia lub wszelkiego innego naruszenia fizycznego lub umysłowego stanu zdrowia podróżnego, spowodowane w wyniku wypadku związanego z ruchem kolejowym, powstałego podczas przebywania podróżnego w wagonie albo przy wsiadaniu lub wysiadaniu z wagonu, niezależnie od infrastruktury kolejowej, z której podróżny korzystał. Przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności, jeżeli:

a) wypadek został spowodowany przez okoliczności zewnętrzne w stosunku do ruchu kolejowego, których przewoźnik, mimo zastosowania niezbędnej

	<p>w powstałej sytuacji staranności, nie mógł uniknąć ani których skutkom nie mógł zapobiec,</p> <p>b) wypadek nastąpił z winy podróżnego,</p> <p>c) wypadek został spowodowany zachowaniem się osoby trzeciej oraz jeżeli przewoźnik, mimo zastosowania nakazanej sytuacją 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. (art. 26 CIV)</p> <p><b>Odpowiedzialność za szkody w towarze</b></p> <p>W razie śmierci lub zranienia podróżnego, przewoźnik odpowiada ponadto za szkodę wynikłą na skutek uszkodzenia bądź całkowitej lub częściowej utraty rzeczy, które podróżny będący ofiarą wypadku miał przy sobie lub wiozł ze sobą jako bagaż podręczny; dotyczy to również zwierząt, które podróżny przewoził ze sobą.</p> <p>W pozostałych wypadkach przewoźnik odpowiada za szkodę wynikłą na skutek uszkodzenia bądź</p>	
--	--	--

	<p>całkowitej lub częściowej utraty rzeczy, bagażu podręcznego lub zwierząt, których nadzór, zgodnie z art. 15 spoczywa na podróżnym, jedynie wtedy, gdy szkoda wynikła z winy przewoźnika.</p> <p>(art. 33 CIV)</p> <p>Przewoźnik odpowiada za szkodę powstałą wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia albo uszkodzenia towaru w czasie od przyjęcia towaru do przewozu aż do jego wydania, jak również za szkodą wynikłą z przekroczenia terminu dostawy, niezależnie od użytej infrastruktury kolejowej. Przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub przekroczenie terminu dostawy nastąpiło z winy osoby uprawnionej, z powodu jej polecenia nie wywołanego winą przewoźnika, z powodu wady własnej towaru (wewnętrzne zepsucie, ubytek, itp.) lub wskutek okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których skutkom nie mógł zapobiec. Przewoźnik jest zwolniony z tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie nastąpiło wskutek szczególnego</p>	
--	---	--

	<p>niebezpieczeństwa, wynikającego z jednej lub kilku niżej wymienionych okoliczności:</p> <p>a) przewozu wykonanego w wagonie niekrytym na podstawie Ogólnych warunków przewozu lub na podstawie umowy wskazanej w liście przewozowym; z zastrzeżeniem szkód powstałych w towarach z powodu warunków atmosferycznych, nie uważa się za przewożone w wagonach niekrytych towarów załadowanych w jednostkach transportu intermodalnego i w zamkniętych naczepach przewożonych na wagonach; jeżeli nadawca używa opon wagonowych do przewozu towarów w wagonach niekrytych, przewoźnik ponosi taką samą odpowiedzialność jak przy przewozie w wagonach niekrytych bez opon wagonowych, nawet jeżeli towary te, zgodnie z Ogólnymi warunkami przewozu, nie są przewożone w wagonach niekrytych,</p> <p>b) braku lub wadliwości opakowania, jeżeli towary ze względu na swoje naturalne właściwości narażone są, w razie braku lub wadliwości opakowania, na zaginięcie lub uszkodzenie,</p>	
--	--	--

	<p>c) załadowania towarów przez nadawcę lub wyładowania przez odbiorcę,</p> <p>d) naturalnych właściwości pewnych towarów, narażonych przez to na całkowite lub częściowe zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, wewnętrzne samoistne zepsucie, wyschnięcie, rozsypanie,</p> <p>e) oznaczenia lub ponumerowania sztuk niezgodnego z rzeczywistością, niedokładnego lub niekompletnego,</p> <p>f) przewozu żywych zwierząt,</p> <p>g) przewozu, który na podstawie odpowiednich postanowień lub umowy zawartej między nadawcą a przewoźnikiem i wskazanej w liście przewozowym powinien być wykonywany pod nadzorem, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie wynikło z niebezpieczeństwa, któremu dozоровanie miało zapobiec. (art. 23 CIM)</p>	
--	---	--

<b>Przedmiot ubezpieczenia</b>	<p>Przedmiotem ubezpieczenia jest odpowiedzialność cywilna przewoźnika kolejowego – zarówno deliktowa, jak i kontraktowa oraz zbieg tych odpowiedzialności.</p>	<p>Ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest objęta odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu (art. 35 u.u.o.)</p>
<b>Ubezpieczony podmiot</b>	<p>przewoźnik kolejowy – przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorca świadczący wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa (art. 4 ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym)</p>	<p>Posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym (art. 34 u.u.o.). Chodzi o osobę, która faktycznie włada pojazdem mechanicznym – bez znaczenia pozostaje rodzaj czy charakter posiadania.</p>

**Zakres ochrony ubezpieczeniowej**

	<p>Z ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego przysługuje odszkodowanie, jeżeli jest on zobowiązany do odszkodowania z tytułu wyrządzenia szkód względem pasażerów, szkód w bagażu, przesyłkach, poczcie oraz szkód wyrządzonych osobom trzecim (art. 22 Dyrektywy 2012/34).</p> <p>Zakres ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego w szerokim rozumieniu powinien obejmować szkody na osobie, szkody na mieniu, czyste straty finansowe oraz szkody w środowisku.</p> <p>Zakres ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego powinien obejmować odpowiedzialność za szkody w postaci strat rzeczywistych (<i>damnum emergens</i>) oraz utraconych korzyści, jakie poszkodowany odniósłby, gdyby mu szkody nie wyrządzono (<i>lucrum cessans</i>).</p>	<p>Z ubezpieczenia OC p.p.m. przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, będącą następstwem śmierci, uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia bądź też utraty, zniszczenia lub uszkodzenia mienia<sup>518</sup>. Za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego uważa się również szkodę powstałą podczas i w związku z: wsiadaniem do pojazdu mechanicznego lub wysiadaniem z niego, bezpośrednim załadowywaniem lub rozładowywaniem pojazdu mechanicznego, zatrzymaniem lub postojem pojazdu mechanicznego. (art. 34 u.u.o.)</p>
--	---	--

<sup>518</sup> Wyrok SN z dnia 30 maja 2017 r., IV CSK 445/16, LEX nr 2348538.

<p style="text-align: center;"><b>Charakter prawny ubezpieczenia</b></p>	<p style="text-align: center;">ubezpieczenie obowiązkowe (art. 4 pkt 4 u.u.o.)</p>	<p style="text-align: center;">ubezpieczenie obowiązkowe (art. 4 pkt 1 i art. 23 u.u.o.)</p>
<p style="text-align: center;"><b>Moment powstania obowiązku ubezpieczenia</b></p>	<p>Obowiązek ubezpieczenia powstaje nie później niż w dniu poprzedzającym dzień rozpoczęcia wykonywania działalności objętej licencją. (§ 2 Rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 25 maja 2017 r. w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego)</p>	<p>Co do zasady<sup>519</sup> posiadacz pojazdu jest obowiązany zawrzeć umowę ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych najpóźniej w dniu rejestracji pojazdu mechanicznego, z wyjątkiem pojazdów historycznych i pojazdów dojazd testowych, ale nie później niż z chwilą wprowadzenia pojazdu do ruchu (art. 29 ust. 1 pkt 1)</p>

<sup>519</sup> Zob. art. 29 ust 1 u.u.o. „Posiadacz pojazdu jest obowiązany zawrzeć umowę ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych:  
1) najpóźniej w dniu rejestracji pojazdu mechanicznego, z wyjątkiem pojazdów historycznych i pojazdów dojazd testowych, ale nie później niż z chwilą wprowadzenia pojazdu do ruchu;  
1a) najpóźniej w dniu wypełnienia przez podmiot uprawniony, o którym mowa w art. 80s ust. 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, blankietu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego, ale nie później niż z chwilą wprowadzenia pojazdu do ruchu, w odniesieniu do pojazdów dojazd testowych, które nie były uprzednio zarejestrowane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na podstawie przepisów art. 73 i art. 74 tej ustawy;  
2) przed wprowadzeniem do ruchu pojazdów, o których mowa w art. 2 pkt 10 lit. b, oraz pojazdów historycznych;  
3) przed przekroczeniem granicy, w przypadku gdy posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym zarejestrowanym za granicą w państwie innym niż określone na podstawie art. 25 ust. 2 nie posiada ważnej Zielonej Karty lub ubezpieczenia granicznego;  
4) przed wprowadzeniem do ruchu pojazdów, o których mowa w art. 2 pkt 10 lit. a, które nie zostały zarejestrowane;  
5) przed wprowadzeniem do ruchu pojazdów, o których mowa w art. 2 pkt 10 lit. b, oraz pojazdów historycznych, które nie zostały dopuszczone do ruchu;  
6) (uchylony)  
7) najpóźniej w dniu ustania odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń w przypadku określonym w art. 28 ust. 3;  
8) najpóźniej w dniu rozwiązania się dotychczasowej umowy w przypadkach określonych w art. 27 ust. 6 oraz w art. 31 ust. 1 i 4;  
9) najpóźniej w dniu rozwiązania dotychczasowej umowy w związku z jej wypowiedzeniem w przypadku określonym w art. 28 ust. 1;  
10) najpóźniej w dniu odstąpienia przez ubezpieczającego od umowy w trybie określonym w art. 40 ustawy z dnia 30 maja 2014 r. o prawach konsumenta (Dz. U. z 2020 r. poz. 287 oraz z 2021 r. poz. 2105);  
11) najpóźniej w dniu rozwiązania umowy ubezpieczenia krótkoterminowego, o której mowa w art. 27 ust. 7, ale nie później niż z chwilą wydania pojazdu nabywcy przez podmiot uprawniony, o którym mowa w art. 80s ust. 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowym.”



<b>Minimalne sumy gwarancyjne</b>	<p>Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia, w okresie ubezpieczenia nie dłuższym niż 12 miesięcy, w odniesieniu do jednego zdarzenia i wszystkich zdarzeń, których skutki są objęte umową ubezpieczenia, wynosi równowartość w złotych:</p> <p>1) 100.000 euro w odniesieniu do przewoźnika kolejowego posiadającego licencję na wykonywanie przewozów kolejowych, wykonującego przewozy wyłącznie po liniach kolejowych wąskotorowych;</p> <p>2) 250.000 euro w odniesieniu do przewoźnika kolejowego wykonującego przewozy wyłącznie po infrastrukturze kolejowej, której jest zarządcą;</p> <p>3) 2.500.000 euro w odniesieniu do pozostałych przewoźników.</p> <p>(§ 3 Rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 25 maja 2017 r. w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego)</p>	<p>Suma gwarancyjna nie może być niższa niż równowartość w złotych:</p> <p>1) w przypadku szkód na osobie – 5.210.000 euro w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem bez względu na liczbę poszkodowanych,</p> <p>2) przypadku szkód w mieniu – 1.050.000 euro w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem bez względu na liczbę poszkodowanych</p>
-----------------------------------	---	---

<p style="text-align: center;"><b>Konsekwencje niedopełnienia obowiązku zawarcia umowy</b></p>	<p>Odmowa wydania lub cofnięcie licencji przewoźnika kolejowego przez Prezesa UTK (art. 46 ust. 10 oraz art. 47 ustawy o transporcie kolejowym)</p>	<p>Spełnienie obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC p.p.m. podlega kontroli wykonywanej przez organy do tego obowiązane lub uprawnione (art. 46 ust 1. u.u.o.). Osoba, która nie spełniła obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC p.p.m. zgodnie z warunkami tego ubezpieczenia określonymi w ustawie, zobowiązana jest wnieść opłatę. Wysokość opłaty, w każdym roku kalendarzowym zależna jest od rodzaju pojazdu oraz okresu pozostawania tego posiadacza bez ochrony ubezpieczeniowej.</p> <p>Podział rodzaju pojazdów:</p> <p>a) samochody osobowe – równowartość dwukrotności minimalnego wynagrodzenia za pracę,</p> <p>b) samochody ciężarowe, ciągniki samochodowe</p>
--	---	---

		<p>i autobusy –  równowartość  trzykrotności  minimalnego  wynagrodzenia za pracę,  c) pozostałe pojazdy –  równowartość jednej  trzeciej minimalnego  wynagrodzenia za pracę.</p> <p>Okres pozostawiania bez  ochrony  ubezpieczeniowej:</p> <p>a) 20% opłaty gdy okres  ten nie przekracza 3 dni,  b) 50% opłaty gdy okres  ten nie przekracza 14 dni;  c) 100% opłaty gdy okres  ten przekracza 14 dni.</p> <p>(art. 88 u.u.o.)</p>
--	--	--

## Rozdział IV Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego

### 1. Regulacja ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych w Wielkiej Brytanii, Niemczech oraz Czechach.

Analizując model ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego w Polsce celowe jest odniesienie się do regulacji prawnych sektora rynku kolejowego w zakresie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych obowiązujących w innych państwach Europy. Zgodnie z Dyrektywą 2012/34/UE, będącą przedmiotem implementacji do poszczególnych praw krajowych, przedsiębiorstwo kolejowe będzie odpowiednio ubezpieczone lub zawrze równoważne porozumienia w celu pokrycia, zgodnie z prawem międzynarodowym i krajowym, odpowiedzialności cywilnej za wypadek, w szczególności w odniesieniu do pasażerów, bagażu, przesyłek, poczty i osób trzecich. Z uwagi, że na poziomie Dyrektywy brak jest szczegółowego określenia sposobu zawarcia, a także kontroli „odpowiedniości” ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych, każde państwo członkowskie w sposób uznaniowy może regulować kwestie związane z niniejszą materią. Powyższe może pojawiać się w następujących regulacjach na poziomie krajowym:

1. ustaleniu zakresu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego,
2. ustaleniu minimalnych sum gwarancyjnych<sup>520</sup>,
3. ustanowieniu zakresu kompetencji organów sektora kolejowego do weryfikacji nałożonego na przewoźników kolejowych obowiązku ubezpieczenia.

Z uwagi na brak możliwości wskazania jednolitych kryteriów ustalania przez poszczególne państwa europejskie powyższych kwestii w pracy dokonano analizy regulacji ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych w Wielkiej Brytanii, Czechach oraz Niemczech.

Jeszcze raz wskazać należy powód wyboru. Otóż porządku prawne powyższych państw wybrano z uwagi na zbliżone poziomy regulacji zasad odpowiedzialności przewoźników kolejowych (tu: Czechy oraz Niemcy) oraz z uwagi na „wysoką świadomość ubezpieczeniową” i wzorcową regulację umowy ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego w Wielkiej Brytanii,.

Badaniu komparatystycznemu zostały podane akty prawne związane z regulacją sektora kolejowego w niniejszych krajach. Podstawę porównania stanowią następujące elementy:

---

<sup>520</sup> W przypadku braku ustanowienia minimalnych sum gwarancyjnych analiza odpowiedniego zabezpieczenia finansowego ryzyka przewoźnika kolejowego odbywa się w oparciu o metodą tzw. *case by case* (brak ustanowionych minimalnych sum gwarancyjnych we Francji).

1. definicja przewoźnika kolejowego,
2. akty prawne regulujące działalność przewoźników kolejowych w szczególności w zakresie przyznawania licencji przewoźnikom kolejowym,
3. podstawy funkcjonowania organów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo sektora kolejowego,
4. model umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych z uwzględnieniem minimalnych sum gwarancyjnych obowiązujących w omawianych państwach, zakresu ubezpieczenia oraz terminu powstania obowiązku,
5. największe szkody powstałe wskutek zdarzenia kolejowego w danym kraju w okresie powojennym.

Tak ustalony przedmiot komparatystyki w obrębie trzech państw Europy, w mojej ocenie, pozwoli nie tylko na porównanie rozwiązań odnośnie do ubezpieczeń OC przewoźników kolejowych, ale także na postawienie postulatów *de lege ferenda* w sprawie ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego w Polsce (w szczególności w zakresie wprowadzonych Rozporządzeniem z 2017 r. minimalnych sum gwarancyjnych).

### **1.1 Regulacja ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych w Wielkiej Brytanii.**

Podstawowym aktem prawnym regulującym funkcjonowanie rynku kolejowego w Wielkiej Brytanii (również w Szkocji<sup>521</sup>) jest *Railways Act* z 2005 r.<sup>522</sup> (a wcześniej *Railways Act* z 1993 r.). Jak wskazał brytyjski prawodawca uchwalona w 1993 r. ustawa stworzyła ramy prawne dla prywatyzacji British Rail, wprowadzając nową strukturę dla brytyjskiej branży kolejowej. Na podstawie wskazanej ustawy wykreowano nowy system regulacyjny dla kolei wraz z ustanowieniem regulatora kolejowego (zajmującego się monopolem i dominującymi elementami tej branży). Był to ówczesny Railtrack (*obecnie Network Rail*) oraz Dyrektor Franczyzy Pasażerskiej, którego rolą była sprzedaż francyz pasażerskich dla sektora prywatnego. Ustawowa pozycja regulatora kolejowego została zniesiona w lipcu 2004 r. i zastąpiona - na podstawie ustawy *The Railways and Transport Safety Act 2003*<sup>523</sup> - jednostką pozarządową działającą w ramach Departamentu Transportu, tj. Urzędem Regulacji Kolei. (*Office of Rail Regulation*<sup>524</sup> - ORR). Jest to organ zbliżony instytucjonalnie do polskiego UTK, do którego kompetencji należą działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa, zapewnienie

---

<sup>521</sup> <https://www.transport.gov.scot/public-transport/rail/scotlands-railway/> (dostęp: 5 maja 2022 r.).

<sup>522</sup> [https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2005/14/pdfs/ukpga\\_20050014\\_en.pdf](https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2005/14/pdfs/ukpga_20050014_en.pdf) (dostęp: 26 czerwca 2021 r.).

<sup>523</sup> <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2003/20/contents> (dostęp: 27 sierpnia 2021 r.).

<sup>524</sup> <http://orr.gov.uk/> (dostęp: 27 sierpnia 2021 r.).

sprawiedliwego dostępu do infrastruktury kolejowej czy ochrona praw pasażerów oraz pracowników sektora kolejowego<sup>525</sup>. Jednym z zadań ORR jest udzielanie licencji przewoźnikom kolejowym, której warunki określone zostały uregulowane w akcie *The Railway (Licensing of Railway Undertakings) Regulations 2005*<sup>526</sup>. Podmiot ubiegający się o licencję na wykonywanie przewozów kolejowych musi spełnić m.in. wymóg posiadania umowy ubezpieczenia OC lub umowy zabezpieczającej finansowe skutki powstania szkody, za którą odpowiedzialny byłby przewoźnik kolejowy<sup>527</sup>. Umowa ta powinna odpowiadać wymaganiom prawa rodzimego Anglii, Szkocji i Walii oraz przepisom prawa międzynarodowego. Warto zauważyć, że zakres ubezpieczenia określony jest analogicznie, jak w art. 22 Dyrektywy 2012/34, a więc jako ubezpieczenie OC przewoźnika kolejowego w przypadku szkód odniesionych przez pasażerów, szkód w bagażu, przesyłkach, poczcie oraz szkód osób trzecich. Niemniej jednak w treści brytyjskiego aktu brak jest sformułowania „w szczególności”, który to pojawił się już w art. 9 uchylonej Dyrektywy Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym. Brak sformułowania „w szczególności” w mojej ocenie powoduje, że szkody wyrządzone przez przewoźnika kolejowego są katalogiem zamkniętym obejmującym wyłącznie tylko te wskazane w akcie prawnym.

Definicja przewoźnika kolejowego, a właściwie przedsiębiorstwa kolejowego została ustanowiona w *The Railway (Licensing of Railway Undertakings) Regulations 2005*. Przewoźnikiem kolejowym jest podmiot dysponujący licencją europejską przyznawaną do celów wykonania Dyrektywy Rady 1995/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie udzielania licencji przedsiębiorstwom kolejowym zmienionym Dyrektywą 2001/13/WE z dnia 26 lutego 2001 r. i Dyrektywą 2004/49/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. Jednocześnie przewoźnik kolejowy zgodnie z ustawą *Railway Fire Act 1905*<sup>528</sup> posiada licencję

---

<sup>525</sup> Szerzej w zakresie kompetencji i zadań ORR - [http://orr.gov.uk/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0009/18909/what-we-do-infographic.pdf](http://orr.gov.uk/__data/assets/pdf_file/0009/18909/what-we-do-infographic.pdf) (dostęp: 27 sierpnia 2021 r.).

<sup>526</sup> [http://www.legislation.gov.uk/ukxi/2005/3050/pdfs/ukxi\\_20053050\\_en.pdf](http://www.legislation.gov.uk/ukxi/2005/3050/pdfs/ukxi_20053050_en.pdf) (dostęp: 27 sierpnia 2021 r.)

<sup>527</sup> *Insurance Cover 11*

*1 An applicant for a European licence shall be considered to meet the requirement of insurance cover where, in accordance with the law of the United Kingdom or of any part of the United Kingdom and any relevant international law, the undertaking maintains adequate insurance cover, or has made arrangements having equivalent effect, covering its liabilities in the event of accident to passengers, luggage, freight, mail and third parties.*

*2. In sub-paragraph (1), “relevant international law” means any provisions contained in any international agreement or arrangement to which the United Kingdom is a party and which have the force of law in the United Kingdom.*

*3. Insurance cover shall be considered to be “adequate” for the purposes of paragraph (1) if it has been approved by the ORR*

<sup>528</sup> <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/5/11/section/4> (dostęp: 25 września 2021 r.).

na mocy Railway Act z 1993 r. lub jest zwolniony z obowiązku rejestracji zgodnie z art. 7 niniejszej ustawy z wymogu uzyskania zezwolenia. Co istotne, zgodnie z ustępem 3 umowy ubezpieczenia OC uważa się za odpowiednią, jeśli zostanie ona zatwierdzona przez ORR. Zgodnie z powyższym organ ten został bezpośrednio upoważniony do indywidualnej kontroli umów ubezpieczenia już na etapie przekładania wniosku przez podmiot ubiegający się o licencję na wykonywanie przewozów. Istotnym jest wskazanie na wytyczne ORR co do oczekiwanego modelu ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych, ujęte w instrukcji dotyczącej sposobu składania wniosków o licencję przewoźnika kolejowego oraz zwolnienia z licencji lutego 2021<sup>529</sup>. Wymagania ORR oraz wytyczne zawarte są w Rozdziale 5 Instrukcji. Do najważniejszych z nich należy zaliczyć<sup>530</sup>:

1. ustalenie minimalnej sumy gwarancyjnej na kwotę 155 mln £<sup>531</sup>,
2. ustalenie triggera *loss occurence*<sup>532</sup>,
3. konieczność uwzględnienia jako ubezpieczonego każdego podmiotu trzeciego w zakresie, w jakim ponosi odpowiedzialność na podstawie jakiegokolwiek umowy ramowej lub umowy z przewoźnikiem kolejowym ubiegającym się o licencję,
4. objęcie zakresem ubezpieczenia kosztów obrony sądowej,
5. konieczność zawarcia umowy ubezpieczenia z zakładem ubezpieczeń o „dobrej reputacji”<sup>533</sup>

ORR, zgodnie z postanowieniami Instrukcji z 2021 r., jako wyłączną alternatywę dla umowy ubezpieczenia OC dopuszcza tzw. samoubezpieczenie (*self-insurance*)<sup>534</sup>. W rozumieniu instrukcji ORR samoubezpieczenie polega na zapewnieniu zdolności finansowej

---

<sup>529</sup> ORR, *Licensing guidance on how to apply for operator licences and licence exemptions*, <https://www.orr.gov.uk/media/10787> (dostęp: 27 sierpnia 2021 r.).

<sup>530</sup> Całość wytycznych zawarta w ORR, *Licensing ...*, s. 23-27.

<sup>531</sup> W 2006 r. ORR zaproponował obniżenie minimalnej sumy gwarancyjnej z kwoty 155 mln £ do 100 mln £ (zob. [http://orr.gov.uk/\\_data/assets/pdf\\_file/0008/2006/307.pdf](http://orr.gov.uk/_data/assets/pdf_file/0008/2006/307.pdf), dostęp: 27 kwietnia 2022 r., s. 9 i n.), niemniej jednak nie spotkało się to z aprobatą większości podmiotów sektora kolejowego – w szczególności zarządcy infrastruktury Network Rail, który jako argumenty przeciw zmniejszeniu dotychczasowych sum wskazał następujące:

- według analiz metodą *worst case scenario* w 2003 r. wynosił 120-180 mln £,
- wskazanie na rosnącą świadomość ubezpieczeniową społeczeństwa, a co z tym związane wzrost ilości roszczeń oraz ich wysokości,

- brak waloryzacji minimalnych sum gwarancyjnych od momentu ich wprowadzenia – 1994 r.

<sup>532</sup> Odpowiedzialność ubezpieczyciela powstaje, gdy w okresie ubezpieczenia wystąpi zdarzenie powodujące bezpośrednio szkodę.

<sup>533</sup> W Instrukcji brak jest wskazania jak rozumiana jest przez ORR „dobra reputacja” – w mojej ocenie zakład ubezpieczeń ma „dobrą reputację”, jeśli brak jest ciężących wobec zakładu ubezpieczeń zarzutów dotyczących naruszeń natury finansowej czy karnej. Powyższe dotyczyć może również kadry zarządzającej danym zakładem ubezpieczeń. W kwestii oceny „dobrej reputacji” nie bez znaczenia pozostają również postępowania toczące się przed organami nadzoru nad brytyjskimi zakładami ubezpieczeń.

<sup>534</sup> *Ibidem*, s. 22, Interpretacja postanowień Instrukcji prowadzi do wniosku, że samoubezpieczenie jest jedyną alternatywą względem umowy ubezpieczenia. Brak możliwości zawarcia gwarancji ubezpieczeniowej czy bankowej jako innego rodzaju zabezpieczenia finansowego.

do spełnienia roszczeń z tytułu jakiegokolwiek odpowiedzialności wobec podmiotów trzecich, dla której brak jest ustanowionej ochrony ubezpieczeniowej. Obejmuje to wszelkie nadwyżki lub odliczenia, co rozumieć należy jako udziały własne oraz franszyzy. Wobec powyższego organ regulacyjny dopuszcza możliwość nieobjęcia całości danego ryzyka ochroną ubezpieczeniową lub jego części (udział własny ubezpieczonego), w przypadku, gdy podmiot ubiegający się o licencję jest w stanie udowodnić, że pokryje to ryzyko z innego źródła, np. środków własnych. Możliwość dopuszczenia przez ORR samoubezpieczenia związana jest w szczególności z następującymi czynnikami:

1. oszacowaniem ryzyka potencjalnych szkód wyrządzonych poszkodowanym,
2. potwierdzeniem zdolności do zaspokojenia potencjalnych zobowiązań ubezpieczonych, w postaci oświadczenia podpisanego przez Prezesa lub Dyrektora Spółki, a poświadczającego, że rozważył on rodzaj powstałych zobowiązań i możliwych kosztów w świetle biznesplanu przedsiębiorstwa i potwierdzeniem, że podmiot byłby w stanie spełnić świadczenie w terminie 12 miesięcy<sup>535</sup>.

Brak jest ustanowionego górnego limitu kwotowego lub samoubezpieczenia, niemniej ORR zastrzega sobie prawo do zakwestionowania dowolnych poziomów (*layerów*) samoubezpieczenia i możliwości zawnioskowania o zmianę kwot czy poziomów samoubezpieczenia, jeśli zostaną one uznane przez organ za nadmierne<sup>536</sup>.

Z uwagi na kompetencje ORR możliwe jest ubieganie się przez przewoźników kolejowych o wyznaczenie niższej sumy gwarancyjnej aniżeli 155 mln £. Zgodnie z informacjami zawartymi na stronie internetowej ORR<sup>537</sup> obecnie (stan na dzień 30 sierpnia 2022 r.) funkcjonują 2 przypadki wyznaczenia niższej sumy gwarancyjnej dla następujących przewoźników kolejowych: *Great Central Railway (Nottingham) Ltd* (10 mln £)<sup>538</sup> oraz *North York Moors Railway Enterprises PLC* (28 mln £)<sup>539</sup>. Możliwe są również odstępstwa niezwiązane z sumami gwarancyjnymi lecz dotyczące pozostałych szczegółowych wytycznych dotyczących umowy ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych (tu: Harsco Rail Ltd czy Colas Rail Limited).

---

<sup>535</sup> ORR dopuszcza także inną formę poświadczenia – „(...) or where you believe such a statement to be inappropriate, other evidence of sufficient provisions as agreed with us” (ORR)

<sup>536</sup> “ORR does not set a limit but self-insurance layers significantly above normal market levels may be questioned. We reserve the right to question any levels of self-insurance and to ask you to change the amounts associated with your insurance programme if we believe that they are excessive. Selfinsurance layers should be reasonable, realistic and not excessive” – ORR, Licensing ..., s. 23

<sup>537</sup> <http://orr.gov.uk/rail/licensing/licensing-the-railway/third-party-liability-insurance-notifications> (dostęp: 30 sierpnia 2022 r.).

<sup>538</sup> [http://orr.gov.uk/\\_data/assets/pdf\\_file/0020/5546/greatcentralvariation.pdf](http://orr.gov.uk/_data/assets/pdf_file/0020/5546/greatcentralvariation.pdf) (dostęp: 12 kwietnia 2022 r.).

<sup>539</sup> [http://orr.gov.uk/\\_data/assets/pdf\\_file/0012/3243/nymr-insurance-variation-letter.pdf](http://orr.gov.uk/_data/assets/pdf_file/0012/3243/nymr-insurance-variation-letter.pdf) (dostęp: 12 kwietnia 2022 r.).



Potwierdzenie zawarcia umowy ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych odbywa się poprzez przekazanie przez brokera ubezpieczeniowego<sup>540</sup> pośredniczącego przy zawieraniu umowy ubezpieczenia znormalizowanego listu skierowanego do ORR wskazującego m.in. okres obowiązywania umowy, wysokość sumy gwarancyjnej, dane ubezpieczyciela czy zakres terytorialny działalności objętej ubezpieczeniem. Listy te są udostępniane przez ORR każdemu zainteresowanemu podmiotowi<sup>541</sup>.

Umowami charakterystycznymi dla brytyjskiego sektora kolejowego<sup>542</sup> zasługującymi na przybliżenie w niniejszej pracy, z uwagi na wprowadzone nowatorskie rozwiązania, są tzw. umowy wewnętrznych rozliczeń pomiędzy poszczególnymi podmiotami sektora kolejowego w związku z zaistniałymi zdarzeniami kolejowymi powodującymi szkody. Do powyższych zaliczyć należy:

1. system CAHA (*ang. Claims Allocation and Handling Agreement*)<sup>543</sup>,
2. system “Schedule 4” i “Schedule 8”<sup>544</sup>.

Umowa w sprawie alokacji i rozpatrywania roszczeń (CAHA) jest wielostronną umową między podmiotami posiadającymi licencję na prowadzenie działalności kolejowej. System CAHA ma na celu zapewnienie, że w przypadku wystąpienia szkody na osobie, poszkodowani mogą złożyć jedno roszczenie przeciwko każdemu podmiotowi rynku kolejowego, który może być potencjalnie odpowiedzialny za zdarzenie powodujące szkodę<sup>545</sup>. System ten pozwala uniknąć uwikłania się poszkodowanych w często skomplikowane relacje między podmiotami sektora kolejowego mogącym ponosić bezpośrednią odpowiedzialność za zdarzenie.

Do systemu CAHA musi przystąpić każdy podmiot prowadzący działalność przewozów kolejowych w Wielkiej Brytanii. Przystąpienie do CAHA jest warunkiem koniecznym do uzyskania licencji przewoźnika kolejowego. Na dzień 30 sierpnia 2022 r. stronami CAHA było 70 przewoźników kolejowych<sup>546</sup>. ORR nakłada na przewoźników kolejowych obowiązki

---

<sup>540</sup> Rynek brokerski w Wielkiej Brytanii jest rynkiem o najstarszych tradycjach w Europie. Do podstawowych działań brytyjskiego brokera ubezpieczeniowego należy pośrednictwo przy zawarciu umowy ubezpieczenia – **również** przygotowanie umowy ubezpieczenia oraz polis potwierdzających zawarcie tejże umowy – szerzej. R. Merkin, J. Hjalmarsson, *Compendium of Insurance Law*, London 2007, s. 1063.

<sup>541</sup> [http://orr.gov.uk/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0011/2216/licensing-guidance.pdf](http://orr.gov.uk/__data/assets/pdf_file/0011/2216/licensing-guidance.pdf) (dostęp: 15 kwietnia 2022 r.).

<sup>542</sup> Ekspertyza w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych z dnia 11 grudnia 2013 r. sporządzonej przez KPMG Advisory Sp. z o.o. sp.k/D. Dobkowski sp. k opracowana dla UTK w celu dostarczenia informacji o możliwościach zastosowania regulacji dotyczących ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych, <https://docplayer.pl/511469-Ekspertyza-w-sprawie-ubezpieczenia-odpowiedzialnosc-cywilnej-przewoznikow-kolejowych-opracowano-na-zlecenie-urzedu-transportu-kolejowego.html> (dostęp: 3 kwietnia 2022 r.).

<sup>543</sup> <https://caharegistrar.wordpress.com/> (dostęp: 30 kwietnia 2022 r.).

<sup>544</sup> [http://orr.gov.uk/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0017/476/sch-4-8-consultation-2012.pdf](http://orr.gov.uk/__data/assets/pdf_file/0017/476/sch-4-8-consultation-2012.pdf) (dostęp: 30 kwietnia 2022 r.).

<sup>545</sup> <https://cdn.networkrail.co.uk/wp-content/uploads/2017/09/Passenger-track-access-for-existing-train-operators-August-2017.pdf> (dostęp na dzień 30 kwietnia 2022 r.).

<sup>546</sup> <https://caharegistrar.wordpress.com/case-studies/caha-signatories/> (dostęp: 30 sierpnia 2022 r.).

uzyskania zatwierdzonego porozumienia w sprawie alokacji zobowiązań i rozpatrywania roszczeń<sup>547</sup>. Jak wskazuje podmiot odpowiedzialny za prowadzenie rejestru CAHA<sup>548</sup> najważniejszym celem CAHA jest zapewnienie ochrony osób trzecich przez:

1. unikanie potrzeby ustalenia przez stronę trzecią, która strona CAHA może być prawnie odpowiedzialna za swoje roszczenie,
2. unikanie opóźnienia w rozliczeniu roszczenia, podczas gdy odpowiedzialność jest alokowana w branży,
3. sprawne rozpatrywanie roszczeń,
4. rozszerzenie ustaleń dotyczących stron CAHA na ich kontrahentów i podwykonawców.

Roszczenia rozpatrywane w systemie CAHA muszą wynosić minimum 7.500,00 £. Roszczenia poniżej progu powyższej kwoty rozpatrywane są zgodnie z ich rodzajem, np. przewoźnik rozpatruje indywidualnie roszczenie pasażera za utratę bagażu. Jeśli roszczenie przekracza kwotę 7.500,00 £ sprawa rozpatrywana jest przez Komitet ds. rozwiązywania sporów na rynku kolejowym (*Railway Industry Dispute Resolution Commitee*). Zastosowanie kwotowego limitu w mojej ocenie pozwala na wprowadzenie wyraźnego podziału na roszczenia „drobne” (do 7.500,00 £, które samodzielnie może rozpatrywać przewoźnik) oraz na roszczenia powyżej 7.500,00 £, gdzie sprawę zobowiązany jest rozstrzygnąć zewnętrzny organ<sup>549</sup>. Pozwala to na wyłączenie z orzekania przez Komitet sprawach drobnych, które mogą być rozwiązane szybciej przez samego przewoźnika, zaś z uwagi na niedużą kwotę roszczenia nie powodują znacznych uszczerbków finansowych po stronie tychże przewoźników. Często takie drobne roszczenia pokrywane są przez przewoźników w ramach tzw. „ryzyka reputacyjnego”<sup>550</sup>.

Mechanizmy „Schedule 4” i „Schedule 8” wprowadzone zostały umownie celem rozliczeń pomiędzy zarządcą infrastruktury, a przewoźnikami kolejowymi korzystającymi z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez Network Rail<sup>551</sup>. Schedule 4 reguluje problematykę rekompensaty dla przewoźników kolejowych w przypadku niemożliwości korzystania z infrastruktury w przypadku jej remontu, modernizacji czy bieżącego utrzymania. Schemat harmonogramu 4 rekompensuje przewoźnikom kolejowym koszty utraconych przychodów czy kosztów organizacji komunikacji zastępczej - gdy nie mogą uzyskać dostępu

---

<sup>547</sup> <http://orr.gov.uk/rail/licensing/licensing-the-railway/licence-obligations> (dostęp: 15 kwietnia 2022 r.)

<sup>548</sup> <https://caharegistrar.wordpress.com/case-studies/> (dostęp: 15 kwietnia 2022 r.).

<sup>549</sup> <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=01e10ce7-a3ee-45cc-bf2f-d9e3dcd0ffe> (dostęp: 5 maja 2022 r.).

<sup>550</sup> Ryzyko reputacyjne rozumiane jest szeroko jako ryzyko wystąpienia ekonomicznej straty związanej w głównej mierze z negatywnym odbiorem wizerunku podmiotu przez klientów, nadzorców, regulatorów lub opinię publiczną.

<sup>551</sup> Wzór Schedule 8: <https://www.networkrail.co.uk/wp-content/uploads/2019/03/Proposed-Schedule-8-for-Franchised-Passenger-Operators.pdf> (dostęp: 28 czerwca 2021 r.).

do sieci z powodu prac inżynierskich Network Rail<sup>552553</sup>. Natomiast w Schedule 8 uregulowana została kwestia wzajemnej odpowiedzialności zarządcy infrastruktury i przewoźników kolejowych tytułem spowodowanych opóźnień przewozu kolejowego<sup>554</sup>. Harmonogram 8 oparty jest o tzw. model gwiazdzisty, w centrum którego znajduje się zarządca infrastruktury – Network Rail, połączony z przewoźnikami kolejowymi więzami płatnościami. Model gwiazdzisty umożliwia nie tylko płatności na linii zarządca-przewoźnik, ale również przewoźnik-zarządca-przewoźnik<sup>555</sup>. Zgodnie z powyższym rozwiązaniem odpowiada ten podmiot, który spowodował opóźnienie, w zależności jak poważne było opóźnienie i jak szacowane były potencjalne wpływy z tytułu opłat (przyszłych i teraźniejszych) za bilet. Jeśli wszystkie podmioty osiągną poziom docelowy, brak jest zysku netto, jak i brak straty netto, co pozwala branży na planowanie z rozsądnym poziomem pewności<sup>556</sup>.

Oprócz analizy aktów prawnych oraz regulacji ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego przywołać należy jedną z największych katastrof kolejowych mających miejsce w czasach współczesnych na terenie Wielkiej Brytanii. Miała ona miejsce 5 października 1999 r. w Ladbroke Grove<sup>557</sup>. W wypadku zginęło 31 osób, zaś ponad 400 zostało rannych<sup>558</sup>. Przyczyną zdarzenia było wjechanie przez maszynistę na czerwonym świetle semafora na tor, po którym poruszał się pociąg wysokich prędkości First Great Western (poruszający się z prędkością około 210 km/h). Sygnał pokazywał czerwone światło, a poprzedni sygnał (SN87) pokazywał pojedynczy żółty kolor, który powinien przygotować maszynistę do wzmożonej czujności z uwagi na nadchodzące zapalenie się czerwonego światła. Z uwagi na śmierć maszynisty wskazuje się, że prawdopodobną przyczyną wjazdu na czerwonym semaforze było oślepienie światłem słonecznym nieprawidłowo ustanowionego znaku świetlnego. Dodatkowo - co miało bezpośredni wpływ zderzenie pociągów - wystąpił szereg nieprawidłowości związanych z zapewnieniem i zarządzaniem bezpieczeństwem ze strony zarządcy infrastruktury. Przyczyny wypadku tkwiły też w niedoinwestowaniu i zaniedbaniach w utrzymaniu

---

<sup>552</sup> Zob. szerzej: <http://www.erfarail.eu/uploads/3-%20Quill%20ERFA%20Annual%20Event%202018-1524565124.pdf> (dostęp: 28 kwietnia 2022 r.).

<sup>553</sup> <https://www.gov.uk/government/consultations/rail-network-access-schedules-8-and-4-of-the-track-access-contract> (dostęp: 15 września 2021 r.).

<sup>554</sup> <http://orr.gov.uk/rail/consultations/policy-consultations-by-topic/pr13-consultations/schedules-4-and-8-possession-and-performance-regimes> (dostęp: 12 kwietnia 2022 r.).

<sup>555</sup> *Ekspertyza ...*, s. 42.

<sup>556</sup> Szerzej co do zalet Schedule 8 oraz sposobu realizacji płatności zob.: <https://www.networkrail.co.uk/industry-commercial-partners/information-operating-companies/payments-for-disruption-on-the-railway/> (dostęp : 12 kwietnia 2022 r.).

<sup>557</sup> [http://www.railwaysarchive.co.uk/documents/HSE\\_Lad\\_Cullen001.pdf](http://www.railwaysarchive.co.uk/documents/HSE_Lad_Cullen001.pdf) (dostęp: 21 kwietnia 2022).

<sup>558</sup> *Ibidem*, s. 16.

infrastruktury z czasów British Rail<sup>559</sup>. Zgodnie z danymi wskazanymi w raporcie *The Ladbroke Grove Rail Inquiry* opracowanym przez Komisję ds. Zdrowia i Bezpieczeństwa (ang. *Health and Safety Commission*<sup>560</sup>) przez wiele lat pojawiały się liczne zalecenia dotyczące oceny ryzyka sygnalizacji na obszarze Paddington, jednak żadne z nich nie zostały wprowadzone w życie<sup>561</sup>. Dnia 5 kwietnia 2004 r. przewoźnik kolejowy Thames Trains został ukarany grzywną w wysokości 2 mln £ po tym, jak przyznał się do naruszenia przepisów BHP w związku z wypadkiem<sup>562</sup> (w szczególności związanych z nieprawidłowym szkoleniem maszynistów), zaś w dniu 30 marca 2007 r. Network Rail został ukarany grzywną w wysokości 4 mln £ za naruszenia bezpieczeństwa i higieny pracy<sup>563</sup>. Jak ustalono (i co potwierdził zarządca infrastruktury,) sygnały zostały błędnie zinterpretowane przez maszynistów co najmniej siedem razy w ciągu ostatnich pięciu lat i choć były przedmiotem wewnętrznych działań, to nie podjęto żadnych czynności mających na celu wyeliminowania błędów. Co istotne, do zderzenia pociągów doszło na tym samym odcinku co mająca miejsce katastrofa kolejowa z 1997 r. w Southall, w której zginęło 7 osób, a 150 zostało rannych<sup>564</sup>. Wyplacone odszkodowania z pominięciem kar poniesionych przez przewoźnika i zarządcę infrastruktury szacuje się na 70 mln £.

Podsumowując kwestię ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego w Wielkiej Brytanii można postawić tezę o wysokiej świadomości ubezpieczeniowej organów regulujących sektor kolejowy. Wysokie minimalne sumy gwarancyjne OC oszacowane w oparciu o metodę „*worst case scenario*”<sup>565</sup> oraz duża ingerencja ORR rekomendującego szczegółowy zakres oraz model ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych, świadczą o wysoce racjonalnym spojrzeniu regulatora na bezpieczeństwo sektora kolejowego. Co więcej, poprzez wprowadzenie systemu CAHA dostarczono potencjalnie poszkodowanym w wypadkach kolejowych możliwość realnego uzyskania odszkodowania w możliwie szybkim terminie bez konieczności oczekiwania na sporządzenie raportów

---

<sup>559</sup> M. Nowak, *Publicznoprawne granice swobody umów o dostęp do sieci kolejowych*, Kraków 2010, s. 25.

<sup>560</sup> Komisja ds. Zdrowia i Bezpieczeństwa (HSC) była pozaresortowym organem publicznym Zjednoczonego Królestwa utworzona na mocy ustawy o bezpieczeństwie i higienie pracy z 1974 r. W dniu 1 kwietnia 2008 r. Komisja połączyła się z agencją rządową *Health and Safety Executive*.

<sup>561</sup> M. Nowak, *Publicznoprawne ...*, s. 128.

<sup>562</sup> <https://www.theguardian.com/uk/2004/apr/05/transport.ladbrokegrove> (dostęp: 21 kwietnia 2022 r.).

<sup>563</sup> szerzej: <https://www.theguardian.com/business/2007/mar/30/traincrash.transportintheuk> (dostęp: 21 kwietnia 2021 r.).

<sup>564</sup> [http://news.bbc.co.uk/onthisday/hi/dates/stories/october/5/newsid\\_2493000/2493593.stm](http://news.bbc.co.uk/onthisday/hi/dates/stories/october/5/newsid_2493000/2493593.stm) (dostęp: 21 kwietnia 2021 r.).

<sup>565</sup> Co prawda największa szkoda kolejowa w Wielkiej Brytanii wydarzyła się w 1999 r. w Ladbroke Grove gdzie straty oszacowano na kwotę 70 mln £, jednak można postawić tezę, że z uwagi na tzw. „*inflację roszczeń ubezpieczeniowych poszkodowanych*” czy wzrost wartości taboru oraz infrastruktury kolejowej wartość tożsamego wypadku wzrosłaby o około kilkadziesiąt milionów funtów.

szkodowych czy dokumentów wskazujących na bezpośrednio odpowiedzialnego za zdarzenie. Harmonogramy 4 i 8 doprowadziły do usprawnienia wzajemnych relacji związanych z ponoszeniem kosztów na płaszczyźnie funkcjonowania pomiędzy zarządcą infrastruktury, a przewoźnikami kolejowymi<sup>566</sup>. Powyższe rozwiązania zasługują na uwagę naszego ustawodawcy, w szczególności w zakresie ustanowionych wysokich minimalnych sum gwarancyjnych, pozwalających na pełne pokrycie szkód czy szeroki zakres kompetencji brytyjskiego urzędu transportu kolejowego mogącego ingerować w sposób i zakres zawieranych przez przewoźników kolejowych umów ubezpieczenia OC.

## 1.2 Regulacja ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych w Niemczech.

Podstawą funkcjonowania sektora kolejowego w Niemczech jest ustawa Prawo kolejowe (niem. *Allgemeines Eisenbahngesetz* - AEG). Reguluje ona w szczególności kwestie związane z zapewnieniem bezpiecznej eksploatacji kolei, usług transportu kolejowego oraz zapewnieniem skutecznej i niezakłóconej konkurencji na kolei w zakresie świadczenia usług kolejowych i eksploatacji infrastruktury kolejowej<sup>567</sup>.

Zgodnie z definicją zawartą w § 2 AEG przewoźnik kolejowy jest organem publicznym lub przedsiębiorstwem zorganizowanym na podstawie prawa prywatnego, które świadczy usługi transportu kolejowego<sup>568</sup>. Przedsiębiorstwa kolejowe to podmioty zajmujące się świadczeniem usług transportu kolejowego w postaci przewozu towarów lub osób. Obecnie (na dzień 30 sierpnia 2022 r.) na terenie Niemiec działalność przewozów kolejowych prowadzi około 525 publicznych oraz 132 niepublicznych przedsiębiorstw kolejowych<sup>569</sup>. Reforma kolejowa z 1994 r. wprowadziła całkowitą reorganizację sektora kolejowego w Niemczech dokonując m. in. połączenia Deutsche Bundesbahn w Niemczech Zachodnich oraz Deutsche Reichsbahn w Niemczech Wschodnich tworząc Deutsche Bahn<sup>570</sup>.

Do instytucji regulujących niemiecki rynek kolejowy należą Federalna Agencja Regulacji Sektorów Sieciowych (niem. *Bundesnetzagentur* – BNetzA) oraz Federalny Urząd

---

<sup>566</sup> Zgodnie z dokumentem konsultacyjnym ORR z listopada 2012 r. większość respondentów wskazała na prawidłowe funkcjonowanie Schedule 4 i 8 z możliwością poprawy wybranych elementów - [http://orr.gov.uk/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0017/476/sch-4-8-consultation-2012.pdf](http://orr.gov.uk/__data/assets/pdf_file/0017/476/sch-4-8-consultation-2012.pdf) (dostęp: 15 września 2021)

<sup>567</sup> Por.: U. Kramer, H.J. Kühlwetter *Das Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz* (Kommentar), in: Kunz/Kramer (Hrsg.), *Eisenbahnrecht* (Loseblattsammlung), Nomos, Baden-Baden 2015, [https://beck-online.beck.de/?vpath=bibdata/komm/KunKraLBEisbR\\_43/cont/KunKraLBEisbR.glud14.htm](https://beck-online.beck.de/?vpath=bibdata/komm/KunKraLBEisbR_43/cont/KunKraLBEisbR.glud14.htm) (dostęp: 5 maja 2021 r.).

<sup>568</sup> „Eisenbahnen sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsdienste erbringen (Eisenbahnverkehrsunternehmen)”

<sup>569</sup> [https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Eisenbahnunternehmen/eisenbahnunternehmen\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Eisenbahnunternehmen/eisenbahnunternehmen_node.html) (dostęp: 30 sierpnia 2022)

<sup>570</sup> L. Mindur, *Transport kolejowy w Niemczech*, Logistyka 2014, nr 4, s. 3056.

Kolejowy (niem. *Eisenbahn-Bundesamt – EBA*). Zadania związane z regulacją dostępu do infrastruktury kolejowej od 2006 r. pozostają w kompetencjach Federalnej Agencji BNetzA<sup>571</sup>. Podstawowym zadaniem BNetzA jest wspieranie procesów deregulacji sektora kolejowego, w zakresie zapewnienia niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury kolejowej, w szczególności w odniesieniu do decyzji dotyczących przydzielania tras pociągów, dostępu do infrastruktury punktowej (np. stacji, obiektów obsługi technicznej, bocznicy) oraz ustalania stawek dostępu.

Federalny Urząd Kolejowy jest niemieckim organem nadzoru, licencjonowania i bezpieczeństwa sektora kolejowego. Federalny Urząd Kolejowy jest niezależnym niemieckim wyższym urzędem federalnym wchodzącym w skład Federalnej Administracji Transportu podlegającym nadzorowi Federalnego Ministerstwa Transportu i Gospodarki Cyfrowej (niem. *Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur – BMVI*)<sup>572</sup>. Jako organ regulacyjny sektora kolejowego zatwierdza on plany dla obiektów kolei federalnych, autoryzuje tabor kolejowy i infrastrukturę kolejową, przyznaje fundusze, które rząd federalny udostępnia w sektorze transportu kolejowego, a także zajmuje się ochroną praw pasażerów<sup>573</sup>. Co istotne, ponad 2/3 wszystkich przewoźników kolejowych w Niemczech podlega nadzorowi Federalnego Urzędu Kolejowego - pozostali nadzorowani przez poszczególne kraje związkowe.

Obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego uregulowany został w § 14 AEG. Zgodnie z tym przepisem przewoźnik kolejowy i zarządca infrastruktury zobowiązani są do zawarcia umowy ubezpieczenia OC, obejmującej wynagrodzenie szkód na osobie oraz szkody na mieniu powstałe w trakcie wykonywania eksploatacji infrastruktury kolejowej. Co więcej, do zawarcia umowy ubezpieczenia zobowiązani są również posiadacze wagonów celem pokrycia szkód na osobie oraz na mieniu powstałe wskutek wypadku w ruchu kolejowym. Zgodnie z powyższym ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej niemieckich przewoźników kolejowych zdefiniowane jest szeroko, gdyż obejmuje szkody na mieniu i osobie, do których naprawy zobowiązany jest przewoźnik. Jest to ubezpieczenie obowiązkowe, o czym świadczy tytuł § 14 AEG – Ubezpieczenie obowiązkowe (niem. *Versicherungspflicht*).

---

<sup>571</sup> Umbenennung der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post (Reg TP) in Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Bundesnetzagentur), Amtsblatt 14, Bonn, 27 Juli 2005.

<sup>572</sup> Szerzej na temat podziału kompetencji regulatorów rynku kolejowego w Niemczech: J. Pieriegud, *Rola i funkcje regulatorów w transporcie kolejowym*, Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny 2015, nr 1(4), s. 78-82.

<sup>573</sup> <https://www.eba.bund.de> (dostęp: 30 kwietnia 2022 r.)

W § 14a AEG prawodawca niemiecki przewidział odstępstwa od obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC. Zwolnieniu temu podlegają:

1. przewoźnicy kolejowy którzy:

- a) są objęci ubezpieczeniem zwolnionym z nadzoru ubezpieczeniowego zgodnie z § 1 ust. 3 pkt 3 ustawy o nadzorze ubezpieczeniowym<sup>574</sup>,
- b) nie realizują usług transportu publicznego, o ile wykorzystują własną infrastrukturę kolejową,
- c) odpowiadają za wszelkie szkody wynikające z umowy przewozu;

2. zarządcy infrastruktury kolejowej którzy:

- a) są objęci ubezpieczeniem zwolnionym z nadzoru ubezpieczeniowego zgodnie z § 1 ust. 3 pkt 3 ustawy o nadzorze ubezpieczeniowym
- b) są kolejami fabrycznymi,
- c) większość jest własnością władz lokalnych z ponad 100.000 mieszkańców lub stowarzyszenia komunalnego i które mają odpowiednie zabezpieczenie za pomocą bezpośredniej gwarancji lub równoważnego listu motywacyjnego od władz lokalnych lub stowarzyszenia gminnego.

Zwolnienie dotyczące obowiązkowego ubezpieczenia OC nie ma zastosowania do właścicieli wagonów, którzy to podlegają bezwzględnemu obowiązkowi zawarcia ubezpieczenia.

Minimalna suma gwarancyjna wysokość wynosi 20 mln euro na zdarzenie i musi być dostępna co najmniej dwa razy dla każdego okresu ubezpieczenia (tzw. podwójny agregat roczny). Oznacza to, że w przypadku wypłaty odszkodowania z tytułu pierwszej szkody ustanowiona suma gwarancyjna 20 mln euro nie będzie zmniejszona o wypłaconą kwotę i będzie obowiązywała również w przypadku kolejnej szkody. W rzeczywistości kwota ubezpieczenia będzie wynosiła 40 mln euro (2 x 20 mln) - § 14b AEG.

Sankcją za brak zawarcia umowy ubezpieczenia OC jest odmowa udzielenia licencji przewoźnika kolejowego przez EBA lub cofnięcie dotychczasowej licencji. Nie wynika to jednak bezpośrednio z przepisów ustawy, jak zostało uregulowane to w polskiej ustawie o transporcie kolejowym dotyczącym zasad licencjonowania przewoźników kolejowych przez UTK. Przepis § 6 AEG nie wskazuje jako warunek uzyskania licencji zawarcia umowy ubezpieczenia OC, jednak zgodnie z treścią § 14c AEG przewoźnik ma obowiązek zawarcia ubezpieczenia i przekazania informacji o jego zawarciu do EBA, jako organowi nadzoru kolejowego. Jednocześnie AEG wprowadza obowiązek informacyjny, zgodnie z którym każdy

---

<sup>574</sup> Np. stowarzyszenia komunalne, organizacje związków gmin.

przewoźnik kolejowy lub posiadacz wagonów zobowiązany jest do potwierdzenia istnienia niniejszego ubezpieczenia na wniosek zarządcy infrastruktury, którą to ma on eksploatować. Obowiązek powstania ubezpieczenia powstaje przed rozpoczęciem działalności przewozowej (§ 14c ust. 2 AEG).

Warto dodać, że do dnia 1 września 2016 r. powyższa materia nie była regulowana w akcie rangi ustawowej lecz w rozporządzeniu o ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej kolei (niem. *Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung – EBHaftPflV*) z dn. 21 grudnia 2015 r.<sup>575</sup>. Obecnie regulacje dotyczące ubezpieczenia zostały zawarte w § 14 do § 14d AEG.

Oprócz analizy prawodawstwa niemieckiego do późniejszych rozważań na temat minimalnych sum gwarancyjnych celowe jest przywołanie największej katastrofy kolejowej w Niemczech. Miała ona miejsce dnia 3 czerwca 1998 r., kiedy to w pociągu relacji Monachium - Hamburg, przejeżdżającym wówczas przez miejscowość Eschede (Dolna Saksonia) z prędkością 200 km/h, pękła (w wyniku zużycia materiału) obręcz jednego z kół w pierwszym wagonie. Fragment obręczy wbił się następnie w podłogę wagonu oraz rozerwał zwrotnicę. Spowodowało to wykolejenie się pociągu z 287 pasażerami. Co więcej, wagony pociągu uderzyły w filar wiaduktu powodując jego zawalenie. Śmierć poniosło 101 osób, a 88 zostało ciężko rannych<sup>576</sup>. Większość ocalałych pasażerów zajmowała miejsca w 3 początkowych wagonach, na które nie zdołały spaść elementy zawalającego się wiaduktu<sup>577</sup>. Rozmiar szkody szacuje się na 145 mln euro (w tym odszkodowania wypłacone na rzecz rodzin poszkodowanych)<sup>578</sup>. Opisane zdarzenie uznać można za wpisujące się w *sui generis* kanon zdarzeń „*worst case scenario*”, wyznaczających standardy szacowania rozmiaru i potencjalnych skutków szkód kolejowych.

Analizując niemieckie przepisy dotyczące ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego nie sposób zapomnieć o wysokiej kulturze prawnej, zarówno w odniesieniu do norm regulujących ubezpieczenie OC przewoźnika kolejowego (o randze ustawy), jak i kwestii dotyczących ustanowionych minimalnych sum gwarancyjnych. Kształtują się one na wysokim poziomie kwotowym przy uwzględnieniu rzeczywistego ryzyka ponoszonego przez przewoźników. W przeciwieństwie do regulacji obowiązującej w Wielkiej Brytanii, organ regulujący sektor kolejowy nie wydaje tak wielu wytycznych związanych z niniejszą kwestią,

---

<sup>575</sup> <http://www.buzer.de/gesetz/3600/a50850.htm> (dostęp: 30 sierpnia 2021 r.).

<sup>576</sup> H Oestern, E Hüls, W. Quirini, *Facts concerning the Eschede disaster*. Unfallchirurg 101, 1998, s. 813.

<sup>577</sup> <http://jarekgronert.pl/katastrofy-kolejowe/> (dostęp: 20 września 2021 r.).

<sup>578</sup> K. Dziedzicki, *Odpowiedzialność cywilna przewoźników – minimalna suma ubezpieczenia?*, Eksperti NEMU, „Ryzyko szkody” 2016, nr 7, s. 16.



niemniej jednak jego funkcjonowanie pozostaje znaczące dla bezpieczeństwa rynku kolejowego w Niemczech na poziomie porównywalnym do działań polskiego Prezesa UTK.

### 1.3 Regulacja ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych w Czechach

Jak zauważają Marcin Król oraz Jakub Taczanowski „*Sieć kolejowa Republiki Czeskiej jest obecnie jedną z najgęstszych sieci kolejowej w Europie i praktycznie jedyną zachowaną w swojej oryginalnej postaci. Jej cechą charakterystyczną jest przede wszystkim duża ilość sieci o charakterze lokalnym. Z ogólnej długości ponad 9,4 tys. km aż 4 tys. km to linie lokalne*”<sup>579</sup>. Warto zwrócić też uwagę na statystyki podróży koleją w Republice Czeskiej w latach 2007-2018 w odniesieniu do tożsamyh statystyk w Polsce. W Czechach w tym samym okresie liczba podróży koleją wzrosła z 174 mln do 189,7 mln, zaś w Polsce z 278,8 mln do 310,3 mln. Nie sposób zatem nie zauważyć, że w państwie o ponad trzykrotnie mniejszej liczbie ludności od Polski kolej zrealizowała pracę przewozową na poziomie dwóch trzecich wyniku kolei w Polsce<sup>580</sup>.

Rozwój współczesnej kolei w Czechach sięga roku 1993, kiedy to doszło do rozpadu Czechosłowacji i powstania spółki kolejowej *Ceskie Drahy*, która była zarówno zarządcą infrastruktury kolejowej, jak i przewoźnikiem kolejowym. Aktualny kształt i model funkcjonowania sektora kolejowego w Czechach zapoczątkowany został w roku 2002 roku, kiedy to wskutek zaleceń UE konieczne było dokonanie podziału podmiotów kolejowych państwowego przedsiębiorstwa kolejowego. Zostało ono podzielone na narodowego zarządcę infrastruktury - *Správa železniční dopravní cesty (dalej: SŽDC)* oraz narodowego przewoźnika kolejowego – *Ceskie Drahy (CD)*. Dopiero w 2007 r. doszło do podziału narodowego przewoźnika kolejowego na przewoźnika pasażerskiego (*Ceskie Drahy*) oraz przewoźnika towarowego (*CD Cargo*)<sup>581</sup>.

### Akty prawne regulujące transport kolejowy

Podstawowym aktem prawnym regulującym funkcjonowanie transportu kolejowego w Republice Czeskiej jest już kilkakrotnie znowelizowana Ustawa o kolei nr č. 266/1994 z 14

---

<sup>579</sup> M. Król, J. Taczanowski, *Regionalne przewozy kolejowe w Polsce, Czechach i na Słowacji*, Warszawa 2016, zob. również: B. Kyjonka, *Wagony motorowe serii 810 kolei CD*, Świat Kolei 2002, nr 9, s. 28-31.

<sup>580</sup> K. Trammer, *Ostre Cięcie...*, s. 8.

<sup>581</sup> M. Król, J. Taczanowski, *So Close, So Different – Regional Rail Transport in Poland, the Czech Republic and Slovakia*, Yearbook of antitrust and regulatory studies, Warszawa 2016, nr 9, s. 170.

grudnia 1994 roku<sup>582</sup>. Zgodnie z definicją ustawową zawartą w § 2 ustawy, transport kolejowy jest działalnością na podstawie stosunku prawnego między operatorem tego transportu (zwanym dalej „przewoźnikiem”), a osobą, której potrzeba przewozowa jest zaspokojona, a której to przedmiotem jest przewóz osób, towarów lub zwierząt zgodnie ze specjalnymi przepisami (kodeksem handlowym oraz ustawą o licencjonowaniu handlu<sup>583</sup>). Transport kolejowy może być prowadzony przez przewoźnika publicznego lub prywatnego. Publicznym transportem jest transport wykonywany przez przewoźnika w celu zaspokojenia ogólnych potrzeb przewozowych zgodnie z wcześniej ogłoszonymi warunkami przewozowymi, opublikowanym rozkładem jazdy i taryfą, zaś transportem prywatnym są przewozy wykonywane przez przewoźnika w celu zaspokojenia indywidualnych potrzeb przewozowych zgodnie z warunkami umownymi (§ 24 ustawy o kolejach).

### **Zarządca infrastruktury**

Największym zarządcą infrastruktury kolejowej na terenie Czech jest państwowe przedsiębiorstwo *Správa Železnic Dopravní Cesty - SŽDC*. W zakres działalności czeskiego zarządcy infrastruktury kolejowej wchodzi w szczególności: zapewnienie funkcjonowania linii kolejowej i jej sprawności, zapewnianie utrzymania i napraw linii kolejowej, zapewnienie rozwoju i modernizacji kolei oraz kontrola użytkowania toru kolejowego, eksploatacji i sprawności toru<sup>584</sup>.

### **Przewoźnik kolejowy**

Działalność przewozów kolejowych jest działalnością licencjonowaną. Zezwolenia wydaje organ administracji kolejowej – cz. *Drážní Úřad* z siedzibą w Pradze (§ 11 ust. 2 oraz § 25 ustawy o kolejach).

Przewoźnikiem kolejowym może być osoba fizyczna lub prawna działająca na podstawie zezwolenia urzędowego, a w przypadku kolei krajowej lub regionalnej, a także na podstawie krajowego i regionalnego certyfikatu bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego,

---

<sup>582</sup> Zákon o dráhách č. 266/1994 Dz. ze dne 14. prosince 1994, ve znění účinném k 1.2.2022 [https://www.fulsoft.cz/33/266-1994-sb-zakon-o-drahach-ve-zneni-ucinnem-k-1-2-2022-uniqueidOhwOuzC33qe\\_hFd\\_-jrpTkuv7K9U4qDhJ21XDuIBTkECD-vMUnwPlw/](https://www.fulsoft.cz/33/266-1994-sb-zakon-o-drahach-ve-zneni-ucinnem-k-1-2-2022-uniqueidOhwOuzC33qe_hFd_-jrpTkuv7K9U4qDhJ21XDuIBTkECD-vMUnwPlw/) (dostęp: 5 maja 2022 r.).

<sup>583</sup> Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů. Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů

<sup>584</sup> zgodnie z §20 ustawy o spolce akcyjnej České dráhy, organizaci państwowej administracji infrastruktury kolejowej oraz o zmianie ustawy nr 266/1994 Sb. o kolejnictwie z późniejszymi zmianami i ustawy nr 77/1997 Sb. o przedsiębiorstwach państwowych, z późniejszymi zmianami. Předpis č. 77/2002 Sb., Zákon o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů, <https://www.epi.sk/zzcr/2002-77> (dostęp: 26 kwietnia 2021 r.).

jeżeli jest zarejestrowany w Rejestrze Handlowym (§ 11 ust. 1 ustawy o kolejach). Świadcstwo przewoźnika wydawane jest przez organ administracji kolejowej na podstawie wniosku przewoźnika, na okres 5 lat i określa rodzaj przewozu oraz zakres świadczonych usług (§ 34 h ust. 1 ustawy o kolejach). Obowiązki przewoźnika kolejowego ujęte zostały w § 35 ustawy o kolejach. Należą do nich w szczególności: wykonywanie przewozów kolejowych zgodnie z zasadami wykonywania przewozów kolejowych, aktualnymi licencjami i umowami, wykonywanie transportu kolejowego z użyciem pojazdów kolejowych i wyznaczonego sprzętu technicznego z ważnym świadectwem kwalifikacji oraz w odpowiednim stanie technicznym, a także zapewnienie, aby tabor na liniach krajowych i regionalnych był prowadzony przez osoby posiadające ważne uprawnienia do prowadzenia pojazdów kolejowych.

Podobnie jak w Polsce równy dostęp do tej infrastruktury kolejowej mają zagwarantowane wszyscy przewoźnicy kolejowi, którzy spełniają warunki określone w ustawie o kolejach. Największy dostęp do infrastruktury kolejowej otrzymali narodowi czescy przewoźnicy: towarowy CD Cargo (58,53% względem innych przewoźników towarowych) oraz pasażerski České Drahy (85,93% względem innych przewoźników pasażerskich<sup>585</sup>).

### **Ubezpieczenie OC przewoźnika kolejowego**

Jednym z warunków udzielenia licencji przewoźnika kolejowego ustanowionym w § 25 ust. 1 pkt g. ustawy o kolejach jest ubezpieczenie OC przewoźnika kolejowego (najpóźniej w dniu rozpoczęcia wykonywania przewozów kolejowych) na wypadek obowiązku wypłaty odszkodowania za szkody spowodowane tymże przewozem. Analiza tego przepisu już *prima facie* pozwala dostrzec szeroki zakres ubezpieczenia OC. Czeski prawodawca posługuje się sformułowaniem „na wypadek obowiązku odszkodowania za szkody spowodowane przewozem”. Oznacza to, że zakresem ochrony ubezpieczeniowej powinny być objęte wszystkie szkody związane z prowadzeniem działalności przewoźnika kolejowego, zarówno jako przedsiębiorstwa wprowadzonego w ruch za pomocą sił przyrody (którego odpowiedzialność deliktowa w prawie czeskim również oparta jest na zasadzie ryzyka<sup>586</sup>), jak

---

<sup>585</sup> <https://www.spravazeleznic.cz/dopravci/dopravci-na-siti>, (dostęp: 26 kwietnia 2021 r.).

<sup>586</sup> §2927 ust 1 i 2 czeskiego kodeksu cywilnego č. 89 / 2012 „Škoda z provozu dopravních prostředků §2927 (1) Kdo provozuje dopravu, nahradí škodu vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu. Stejnou povinnost má i jiný provozovatel vozidla, plavidla nebo letadla, ledaže je takový dopravní prostředek poháněn lidskou silou. (2) Povinnosti nahradit škodu se nemůže provozovatel zprostit, byla-li škoda způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu. Jinak se zprostit, prokáže-li, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat.”- tłumaczenie własne: (1) Ktokolwiek wykonuje usługę transportową, zobowiązany jest do naprawienia szkody spowodowanej szczególnym charakterem tej operacji. Inny operator pojazdu, statku lub statku powietrznego ma ten sam obowiązek, chyba że taki środek transportu jest napędzany siłą ludzką.

i przewoźnika jako strony umowy przewozu odpowiedzialnego za prawidłową realizację umowy przewozu (odpowiedzialność kontraktowa).

W § 35 ustawy o kolejach jednym z obowiązków przewoźnika kolejowego wykonującego przewozy kolejowe o zasięgu krajowym lub regionalnym „*jest zawarcie ubezpieczenia w przypadku obowiązku naprawienia szkody wyrządzonej w związku z wykonywaniem przewozów kolejowych oraz opłacania składek ubezpieczeniowych od dnia rozpoczęcia przewozu kolejowego oraz posiadania takiego ubezpieczenia i opłaconych składek na cały okres funkcjonowania transportu kolejowego*”. Ustawodawca czeski nakłada na przewoźnika obowiązek – z jednej strony zawarcia ubezpieczenia OC, z drugiej zaś opłacenia składki za to ubezpieczenie od pierwszego dnia działalności przewozowej.

Na chwilę obecną w Republice Czeskiej minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych wynosi 50 mln koron czeskich (dalej: CZK) - około 9.5 mln zł<sup>587</sup>. Wprowadzona ona została dokumentem Deklaracji Kolejowej na rok 2022 wydanej przez SŽDC<sup>588</sup>. Zawarcie ubezpieczenia OC na minimalną sumę gwarancyjną 50 mln CZK stanowi jeden z warunków<sup>589</sup> uzyskania dostępu do czeskiej państwowej infrastruktury kolejowej. W rozdziale 2 Deklaracji Kolejowej zatytułowanym „Warunki Dostępu” SŽDC określa jakie warunki musi spełniać przewoźnik kolejowy ubiegający się do prowadzenia transportu kolejowego po krajowych i regionalnych liniach kolejowych<sup>590</sup>. Do warunków tych, obok zawarcia ubezpieczenia OC, zaliczyć można również:

1. posiadanie przez przewoźnika kolejowego siedziby w państwie członkowskim UE,
2. posiadanie ważnej licencji przewoźnika kolejowego,
3. posiadanie zabezpieczenia finansowego pozwalającego prawidłowo wykonywać transport kolejowy.

Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych w Republice Czeskiej nie zostały zatem uregulowane w akcie rangi ustawowej. Kwota 50 mln CZK została wprowadzona na podstawie wewnętrznego dokumentu wydanego przez SŽDC jako zarządcy państwowej infrastruktury (po raz pierwszy w 2017 r.)<sup>591</sup>. Obecnie przygotowana

---

(2) Operator nie może być zwolniony z obowiązku naprawienia szkody, jeżeli szkoda została spowodowana okolicznościami które pochodzą ze służby. W przeciwnym razie tak będzie gdyby nie mógł zapobiec szkodom, nawet podejmując wszelkie konieczne wysiłki.

<sup>587</sup> 1 korona czeska = 0,19 polskich złotych.

<sup>588</sup> <https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/50158882/prohlaseni-o-draze-2020-1.zmena.pdf/dfbc8b9e-bd8e-41dd-ab89-194a23338407> (dostęp: 21 marca 2022 r.).

<sup>589</sup> Inne to np. posiadanie licencji na wykonywanie działalności kolejowej, certyfikatu przewoźnika czy rejestr w Czeskim Rejestrze Handlowym.

<sup>590</sup> Wymogi te nie mają zastosowania do prowadzenia działalności przewozowej po bocznicach kolejowych.

<sup>591</sup> <https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/50169840/05-04-17-prohlaseni-o-draze-2017-2.zmena.pdf> (dostęp: 21 marca 2022 r.).

jest już Deklaracja Kolejowa na rok 2023<sup>592</sup>. Utrzymana w nim została wysokość dotychczas obowiązującej minimalnej sumy gwarancyjnej.

O ile w poprzednich podrozdziałach dotyczących szkód kolejowych w Wielkiej Brytanii oraz Niemczech przywołano największe katastrofy kolejowe w czasach współczesnych, o tyle w historii czeskiego sektora kolejowego brak jest katastrof kolejowych o tak dużym rozmiarze. W związku z powyższym, przedstawiono poniżej trzy zdarzenia mające miejsce na czeskiej infrastrukturze kolejowej w latach 2019-2021. Można zaliczyć do nich przede wszystkim następujące wypadki:

1. wypadek z dnia 28 lipca 2019 r. - wykolejenie składu pociągu towarowego czeskiego przewoźnika CD Cargo,
2. wypadek z dnia 7 lipca 2020 r. - czołowe zderzenie dwóch pociągów regionalnych odcinku linii Nové Hamry – Pernink
3. wypadek z dnia 4 kwietnia 2021 r. – zderzenie pociągów towarowych w miejscowości Světec na linii z Usti nad Łabą do Chomutowa.

Poniżej zostały opisane stany faktyczne zdarzeń, informacje na temat szacunkowych kosztów naprawienia szkód oraz przyczyny zdarzenia ustalone przez Czeską Inspekcję Kolejową (*Dražní Inspekce*), tj. organu odpowiedzialnego za badanie przyczyn wypadków kolejowych w Czechach.

### **Wykolejenie pociągu towarowego z dnia 28 lipca 2019 r.**

Dnia 28 lipca 2019 r. około 16:32 doszło do wykolejenia lokomotywy wraz z trzynastoma zbiornikami wypełnionymi wapnem<sup>593</sup>. Przewoźnikiem kolejowym była czeska spółka CD Cargo. Do wykolejenia doszło na szlaku między stacjami kolejowymi Chodová Planá i Mariánské Lázně. Zgodnie z raportem Czeskiej Inspekcji Kolejowej, przyczyną wykolejenia było przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej prędkości o 61 km/h<sup>594</sup>. W miejscu, gdzie doszło do wykolejenia pociągi mogły poruszać się z dozwoloną prędkością 30 km/h.

Straty oszacowano na 28 mln CZK (około 4,8 mln zł), nie było ofiar śmiertelnych oraz osób rannych. Wskutek wykolejenia doszło do szkody w przewożonym ładunku – wapnie. Szkada w ładunku została oszacowana na kwotę 182.702,00 CZK (około 31.830,02 zł).

---

<sup>592</sup> <https://www.spravazeleznic.cz/dopravci/prohlaseni-o-draze-2023> (dostęp: 21 marca 2022 r.).

<sup>593</sup> Raport Czeskiej Inspekcji Kolejowej z dnia 29 kwietnia 2020, s. 3. [http://www.dicr.cz/uploads/Zpravy/MU/DI\\_ChodPlana\\_190728.pdf](http://www.dicr.cz/uploads/Zpravy/MU/DI_ChodPlana_190728.pdf) (dostęp: 12 kwietnia 2020 r.)

<sup>594</sup> *Ibidem*, s. 3.

Wykolejenie pociągu spowodowało również szkodę w taborze oraz infrastrukturze kolejowej. Szkodę w taborze oszacowana na kwotę 12 mln CZK (około 2 mln zł), zaś w infrastrukturze kolejowej na kwotę 14 mln CZK (około 2,4 mln zł)<sup>595</sup>. Wysypane wapno nie zanieczyściło środowiska, stąd też brak kosztów związanych ze szkodą w środowisku. Odpowiedzialność za wykolejenie poniósł czeski przewoźnik kolejowy CD Cargo.

### **Czołowe zderzenie pociągów pasażerskich z dnia 7 lipca 2020 r.**

Dnia 7 lipca 2020 r. o 15:08 w północno-zachodnich Czechach na szlaku Karlove Vary – Johannegeorgenstadt (stacja po niemieckiej stronie granicy) doszło do czołowego zderzenia dwóch czeskich pociągów pasażerskich przewoźnika České dráhy, a.s.<sup>596</sup>. Prędkość obu pojazdów w momencie wypadku wynosiła niemal 50 km/h. Zgodnie z raportem Czeskiej Inspekcji Kolejowej do zderzenia pociągów doszło wskutek niewywiązania się z obowiązku meldunkowego przez maszynistę pociągu Os 17113 i nieuprawniony wjazd na tor przeznaczony do jazdy pociągu Os 17110<sup>597</sup>. Pociąg 17113 jadący do Karlove Vary<sup>598</sup> miał na tzw. „mijance” pozostać na stacji Pernink, czego nie uczynił wjeżdżając na tor zarezerwowany dla pociągu „Regionova” Os 17110. Jako pośrednią przyczynę mającą wpływ na powstanie zderzenia pociągów wskazano na brak wyposażenia technicznego systemu sterowania ruchem kolejowym, które mogłoby wyeliminować nieuprawniony wjazd na zajęty tor<sup>599</sup>.

Wskutek zderzenia pociągów śmierć ponieśli 2 osoby (pasażerowie pociągu 17110), a 22 osoby zostały ranne<sup>600</sup>. Doszło również do uszkodzenia mienia pasażerów na kwotę łączną 20.500,00 CZK (około 3.600 zł). W raporcie brak danych na temat wysokości przyznanych odszkodowań na rzecz poszkodowanych. Uszkodzenia w taborze oszacowano na kwotę 25.4 mln CZK (około 4,4 mln zł)<sup>601</sup>. Nie doszło do szkody w infrastrukturze kolejowej oraz szkody w środowisku.

Winę za zderzenie pociągów – zgodnie z ustaleniami Czeskiej Inspekcji Kolejowej - poniósł maszynista pociągu České dráhy, a.s o nr Os 17113, który pomimo polecenia wydanego przez dyspozytora, żeby oczekiwać na sygnał do wjazdu na tor, w sposób nieuprawniony kontynuował jazdę po zajętych torze.

---

<sup>595</sup> *Ibidem*, s. 27.

<sup>596</sup> Raport Czeskiej Inspekcji Kolejowej z dnia 18 stycznia 2021, s. 3, [http://www.dicr.cz/uploads/Zpravy/MU/DI\\_Pernink\\_Nove\\_Hamry\\_200707.pdf](http://www.dicr.cz/uploads/Zpravy/MU/DI_Pernink_Nove_Hamry_200707.pdf) (dostęp: 12 kwietnia 2021 r.).

<sup>597</sup> *Ibidem*, s. 44.

<sup>598</sup> Pojazd trakcyjny RegioShark pociągu Os17113 wyprodukowany został przez polskiego producenta Pesa Bydgoszcz (Pesa Link).

<sup>599</sup> Raport Czeskiej Inspekcji Kolejowej z dnia 18 stycznia 2021, s. 44.

<sup>600</sup> *Ibidem*, s. 19.

<sup>601</sup> *Ibidem*, s. 19.

### **Zderzenie pociągów towarowych z dnia 4 kwietnia 2021 r.**

Dnia 4 kwietnia 2021 r. około godziny 14:16 w pobliżu miejscowości Světec w Teplicach doszło do czołowego zderzenia pociągów towarowych. Jednym z pociągów przewożony był gaz (przewoźnik - Unipetrol Doprava), drugim zaś węgiel. Po zderzeniu wykoleiły się trzy wagony z propanem-butanem i jeden z węglem. Uszkodzona została linia trakcyjna i nawierzchnia kolejowa, w tym zwrotnice. Ruch na stacji Světec został wstrzymany na kilka dni<sup>602</sup>. Na miejscu zginął maszynista jednego ze składów. Prowadzący drugi pociąg został ranny. Na dzień zakończenia pisania pracy nie został sporządzony jeszcze Raport Czeskiej Inspekcji Kolejowej<sup>603</sup>, niemniej jednak jako przyczynę zdarzenia wskazuje się błąd maszynisty Unipetrol, który pomimo czerwonego sygnału na semaforze wjechał na tor i kontynuował jazdę w sposób nieuprawniony.

Szkody majątkowe szacuje się na kwotę 4,5 mln CZK (około 855.000 zł) w infrastrukturze kolejowej oraz 43 mln CZK (około 9.120.000 zł) w taborze kolejowym<sup>604</sup>. Brak danych odnośnie odszkodowań wypłaconych tytułem szkód na osobie.

Opisane szkody w sektorze kolejowym Republiki Czeskiej w okresie 2019-2021 obrazują wciąż wysokie ryzyko powstania szkód na mieniu na kwoty ponad 2,5 mln zł. Zbliżony rodzaj taboru oraz infrastruktury kolejowej pomiędzy Polską, a Czechami pozwalają na stwierdzenie, że analogiczne szkody mogłyby wydarzyć się również na polskiej infrastrukturze kolejowej. Wskaźnik osób zabitych oraz rannych wskutek zdarzeń pozostających w obrębie sektora kolejowego jest równie wysoki – przede wszystkim z uwagi na mające miejsca czołowe zderzenia pociągów. Brak jest powszechnie dostępnych danych dotyczących wysokości wypłaconych świadczeń za szkody na osobie względem poszkodowanych.

O ile prawodawca czeski nie zdecydował się na wprowadzenie minimalnych sum gwarancyjnych ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego aktem rangi ustawowej, to jednak zawieranie umów ubezpieczenia OC na sumy gwarancyjne 50 mln CZK ustanowionej po raz pierwszy w 2017 r. przez SŽDC również wydaje się kwotą nieodpowiadającą rzeczywistemu ryzyku powstania szkód.

---

<sup>602</sup> <https://kolejowyportal.pl/czechy-czolowe-zderzenie-pociagow-towarowych/> (dostęp: 9 kwietnia 2022 r.), <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/katastrofa-kolejowa-w-czechach-zderzily-sie-dwa-pociagi-towarowe-101819.html> (dostęp: 9 kwietnia 2022 r.).

<sup>603</sup> <http://www.dicr.cz/mimoradne-udalosti-z-roku-2021> (dostęp: 9 kwietnia 2022 r.).

<sup>604</sup> <http://www.dicr.cz/srazka-vlaku-na-teplicku> (dostęp: 21 kwietnia 2022 r.).

## 2. Charakter prawny i rola Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

Zgodnie z art. 22 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei<sup>605</sup> każde państwo członkowskie powinno zapewnić prowadzenie dochodzenia przyczyn wypadków i incydentów przez stały podmiot niezależny funkcjonalnie, organizacyjnie i decyzyjnie od władzy bezpieczeństwa, regulatora rynku kolejowego, przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury oraz wszelkich innych stron, których interesy mogłyby być sprzeczne z funkcjonowaniem organu dochodzeniowego.

W Polsce Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych (dalej: PKBWK) została powołana na mocy nowelizacji<sup>606</sup> ustawy o transporcie kolejowym, wskutek implementacji do prawa krajowego Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych<sup>607</sup>. Zgodnie z treścią art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 30 sierpnia 2019 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym z dniem jej wejścia w życie<sup>608</sup> minister właściwy do spraw wewnętrznych albo obsługujący go urząd wstępuje w miejsce ministra właściwego do spraw transportu albo obsługującego go urzędu w zakresie praw i obowiązków związanych z funkcjonowaniem Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Wobec powyższego PKBWK Ministrowi Spraw Wewnętrznych i Administracji, nie zaś Ministrowi Infrastruktury. Zmiana ta jest skutkiem wyroku Trybunału Sprawiedliwości UE z 13 czerwca 2018 o sygn.. akt: C 530/16<sup>609</sup>. TSUE podzielił stanowisko Komisji Europejskiej, która złożyła skargę w tej sprawie, zarzucając Polsce, że relacja, w której przy ministrze właściwym do spraw transportu funkcjonuje PKBWK, wykonująca zadania w imieniu ministra właściwego do spraw transportu i będąca formalnie jednostką organizacyjną obsługującego go urzędu (Ministerstwa Infrastruktury), przy jednoczesnym wykonywaniu przez ministra właściwego do spraw transportu nadzoru właścicielskiego nad spółką PKP PLK, narusza zasadę niezależności krajowego organu dochodzeniowego od zarządcy infrastruktury. Zdaniem TSUE taki stan rzeczy może powodować powstanie konfliktu

---

<sup>605</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz.U. L-138 z 26 maja 2016).

<sup>606</sup> Ustawa z dnia 30 sierpnia 2019 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1979).

<sup>607</sup> Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca 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 ( Dz. Urz. UE L-164 , 30/04/2004 P. 0044 – 0113).

<sup>608</sup> tj. od dnia 1 listopada 2019 r.

<sup>609</sup> Zob. wyrok TSUE z 13 czerwca 2018 r. w sprawie Komisja Europejska przeciwko Polsce, sygn. akt C 530/16, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:62016CA0530&from=PL> (dostęp: 26 kwietnia 2021 r.).



interesów, ponieważ minister właściwy do spraw transportu, sprawując nadzór właścicielski nad PKP PLK, może wpływać na prowadzenie prac przez PKBWK w taki sposób, aby polski organ dochodzeniowy nie wykazywał naruszeń lub błędów PKP PLK, które mogłyby zostać uznane za przyczynę danego zdarzenia kolejowego.

PKBWK prowadzi badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów (art. 28a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym). W skład Komisji wchodzi członkowie stali, w tym przewodniczący, dwóch zastępców, sekretarz i pozostali członkowie stali (art. 28a ust 3). Obligatoryjnie PKBWK prowadzi postępowania mające na celu ustalić przyczyny poważnego wypadku (art. 28e ust.1), zaś fakultatywnie może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku lub incydentu, które w nieznacznie różniących się warunkach byłyby poważnymi wypadkami powodującymi zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei (art. 28e ust. 2).

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym<sup>610</sup> zdarzenie kolejowe rozumiane jest jako poważny wypadek, wypadek lub incydent:

**1. poważny wypadek** - każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi osobami<sup>611</sup>, lub powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro,

**2. wypadek** - niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:

- a) kolizje,
- b) wykolejenia,
- c) zdarzenia na przejazdach,
- d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,

---

<sup>610</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. 2016 poz. 369)

<sup>611</sup> Zgodnie z par 2.pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym ciężko rannym jest osoba, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała naruszenia czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia i w następstwie tego była hospitalizowana przez ponad 24 godziny.

e) pożar pojazdu kolejowego.

**3. incydent** – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.

Zgodnie z danymi PKBWK w latach 2010 – 2020 zgłoszono do Komisji: 15504 zdarzeń kolejowych, z czego 154 poważnych wypadków kolejowych, 7609 wypadków kolejowych oraz 7741 incydentów<sup>612</sup>.

### **3. Analiza „szkód kolejowych” w latach 2010-2020 w Polsce**

Zgodnie z art. 28g ustawy o transporcie kolejowym zarządcy infrastruktury kolejowej, przewoźnicy kolejowi i użytkownicy bocznic kolejowych są obowiązani do natychmiastowego zgłaszania poważnych wypadków, wypadków i incydentów PKBWK oraz Prezesowi UTK. Prezes UTK informuje PKBWK o wypadkach i incydentach, które w jego ocenie spełniają przesłanki określone w przepisie do prowadzenia postępowania przez PKBWK. Wobec powyższego każde zdarzenie w sektorze kolejowym musi być zgłoszone zarówno do UTK, jak i PKWBK.

Jedną z metod badawczych wykorzystanych w pracy jest analiza największych „szkód kolejowych” mających miejsce w Polsce w latach 2010 – 2020.

Do analizy wykorzystano dokumentację PKBWK. Opracowywanie danych zakończono z dniem 30 września 2021 roku. Przeanalizowano raporty PKBWK związane z największymi szkodami kolejowymi w latach 2010-2020 oraz orzecznictwo związane ze zdarzeniami związanymi z szkodami kolejowymi. Podziału „szkód kolejowych” dokonano w oparciu o kryterium wprowadzone ustawą o transporcie kolejowym oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym<sup>613</sup>.

Analizie poddano wyłącznie **poważne wypadki** oraz **wypadki, ze względu na znaczne rozmiary i rodzaj szkód**. (tj. szkody na mieniu o wartości ponad 1 mln złotych oraz szkody na osobie, obejmujące zarówno przypadki zgonów wskutek zdarzenia kolejowego, jak i ciężkich uszczerbków na zdrowiu). Poza obrębem analizy pozostały szkody powstałe w związku z zdarzeniami na przejazdach kolejowych, za którą to odpowiedzialność ponosili kierujący

---

<sup>612</sup> Dane na podstawie raportów rocznych PKBWK sporządzonych są na podstawie art. 28l ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym opisujący przebieg prac Komisji w danym roku, <https://www.gov.pl/web/mswia/raporty>, (dostęp: 9 kwietnia 2022 r.).

<sup>613</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. 2016 poz. 369).

pojazdami drogowymi (nawet jeśli były to poważane wypadki w rozumieniu powołanego wcześniej Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa).

### **Zderzenie pociągów w Korzybiu (13 lipca 2010 r.)**

W dniu 13 lipca 2010 r. o godz. 09.12 na szlaku Kępice – Korzybie, na km 151.835 linii 405 (tor nr 1) doszło do zderzenia dwóch pociągów osobowych. Pociąg nr 89522 przewoźnika osobowego Przewozy Regionalne Gdynia zderzył się (o godz. 9:12) z pociągiem nr 89523<sup>614</sup> jadącym w z mijanki Kępice w kierunku mijanki Korzybie<sup>615</sup>.

W wyniku zdarzenia rannych było 37 osób (w tym 12 osób ciężko)<sup>616</sup>. Uszkodzeniu uległa infrastruktura kolejowa oraz pojazdy trakcyjne: 2 lokomotywy. Łączna wartość naprawy wyniosła 730.397,99 zł. Konieczne było również wprowadzenie komunikacji zastępczej co wyniosło 300.633,63 zł<sup>617</sup>.

Jak wskazała PKBWK, bezpośrednią przyczyną zderzenia pociągów było uruchomienie pociągu nr 89522 i wyjazd z toru nr 2 Mijanki Korzybie na tor szlakowy Kępice - Korzybie bez wymaganego pozwolenia. Pierwotną przyczyną zdarzenia było zaś nienawiązanie połączenia przez maszynistę pociągu nr 89522 z dyżurnym ruchu odcinkowym stacji Miastko, celem uzyskania polecenia wjazdu oraz niezatrzymanie się w wyznaczonym miejscu przed wjazdem na mijankę Korzybie przez maszynistę pociągu nr 89522 w celu nawiązania łączności<sup>618</sup>. PKBWK ujawniła również inne, pośrednie przyczyny zdarzenia. Okazało się, że „standardem” prowadzenia ruchu przez dyżurnych na stacji Miastko oraz maszynistów pociągów kursujących na linii Szczecinek – Słupsk było porozumiewanie się z pominięciem kolejowych urządzeń łączności, komunikując się między sobą przez prywatne telefony komórkowe<sup>619</sup>.

Maszynista pociągu nr 89522 relacji Słupsk – Szczecinek został skazany na 1,5 roku pozbawienia wolności w zawieszeniu na 3 lata oraz trzyletni zakaz wykonywania zawodu maszynisty.

Odpowiedzialnym za zdarzenie był przewoźnik kolejowy Przewozy Regionalne Gdynia (zgodnie z art. 435 k.c.).

---

<sup>614</sup> Przewoźnik kolejowy również Przewozy Regionalne Gdynia.

<sup>615</sup> Raport nr PKBWK/1/2011 z badania poważnego wypadku zaistniałego w dniu 13 lipca 2010 r. o godz. 09.12 na szlaku Kępice – Korzybie w torze nr. 1 w km 151.835 linii 405 obszar zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie zatwierdzony Uchwałą Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Uchwałą Nr 8/2011 z dnia 5 lipca 2011 r., s. 5.

<sup>616</sup> Brak danych na temat roszczeń odszkodowawczych poszkodowanych.

<sup>617</sup> Raport nr PKBWK/1/2011 ..., s. 20.

<sup>618</sup> *Ibidem*, s. 5.

<sup>619</sup> *Ibidem*, s. 22.

### **Zderzenie pociągów towarowych na stacji Białystok (8 listopada 2010 r.)**

Dnia 8 listopada 2010 r. o godz. 5.30, maszynista pociągu przewoźnika towarowego Orlen KolTrans Sp. z o. o., po minięciu tarczy ostrzegawczej, nie zmniejszył prędkości w stacji Białystok i wjechał w bok trzeciego wagonu pociągu relacji Białystok – Warszawa Praga przewoźnika towarowego PKP Cargo S.A.<sup>620</sup>. Pociąg towarowy Orlen Koltrans Sp. z o.o. składał się z 2 lokomotyw oraz 32 wagonów cystern, w tym 12 cystern z olejem napędowym UN1202 i 20 cystern zawierających destylaty ropy naftowej UN1268. Pociąg przewoźnika PKP Cargo S.A. składał się z czynnej lokomotywy ET22-1030 i nieczynnej lokomotywy ET22-1055 oraz 7 wagonów towarowych (w tym dwóch wagonów cystern z gazem propan-butan).

W wyniku zderzenia wykolejone zostały 2 lokomotywy przewoźnika Orlen KolTrans Sp. z o.o., dwa wagony typu węglarki załadowane złomem przewoźnika PKP Cargo S.A., jeden wagon kryty próżny, dwanaście wagonów cystern z towarem niebezpiecznym i pięć wagonów cystern z TWR przewoźnika Orlen KolTrans Sp. z o.o. W wyniku zderzenia pociągów uszkodzeniu uległ zbiornik paliwa jednej z lokomotyw. Nastąpił wyciek, a następnie zapłon paliwa. Dwie cysterny wybuchły, a rozlane paliwo ze zbiornika lokomotywy spowodowało rozszerzenie się pożaru na pozostałe wykolejone wagony oraz lokomotywy, które zapaliły się i uległy zniszczeniu<sup>621</sup>. Pożar spowodował całkowite uszkodzenie elementów infrastruktury kolejowej w miejscu wypadku oraz zapalenie i zniszczenie nastawni wykonawczej wraz z wyposażeniem i urządzeniami do prowadzenia ruchu kolejowego.

Zgodnie z raportem PKBWK bezpośrednią przyczyną zdarzenia było niezatrzymanie się pociągu przewoźnika kolejowego Orlen KolTrans Sp. z o.o. przed semaforem drogowskazowym B1/2 wskazującym sygnał Sr1 "STÓJ"<sup>622</sup>. Podczas postępowania stwierdzono również nieprawidłowości w postaci świadczenia usług trakcyjnych przez spółkę Hagans Logistics Spółka z o.o., która nie posiada licencji przewoźnika i nie powinna świadczyć usług w zakresie udostępniania pracowników do obsługi trakcyjnej dla potrzeb innych przewoźników - w tym przypadku dla Spółki Orlen KolTrans Sp. z o.o.

---

<sup>620</sup> Raport nr PKBWK/2/2011 z badania poważnego wypadku kat. A 04 zaistniałego w dniu 8 listopada 2010 r. o godz. 0530 w stacji Białystok w okręgu nastawni wykonawczej B11 w torze nr 1a, rozjazd nr 7 w km 175, 170 linii kolejowej 006 Zielonka –Kuźnica Białostocka, obszar zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku zatwierdzony Uchwałą Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Nr 12/2011 z dnia 7 grudnia 2011 r., s. 5.

<sup>621</sup> *Ibidem*, s. 6.

<sup>622</sup> *Ibidem*, s. 6.

W wyniku wypadku rannych zostało 2 maszynistów (nie było innych ofiar). Wskutek zdarzenia doszło do uszkodzenia ładunku – w strefie pożaru znajdowało się 20 cystern z olejem napędowym ekodiesel ultra F o masie 582.087 kg oraz surowcem dla reformingów o masie 401.550 kg<sup>623</sup>. Doszło również do rozległego uszkodzenia pojazdów kolejowych oraz infrastruktury kolejowej. Poniżej przedstawienie zestawienia szacunkowych kosztów zgodnie z dokumentacją przedłożoną przez poszkodowanych w postępowaniu przed PKBWK<sup>624</sup>:

Szkody w infrastrukturze kolejowej:

1. Rozjazd krzyżowy podwójny szt. 4, rozjazd krzyżowy pojedynczy szt. 1, rozjazd zwyczajny szt. 3, wstawki między-rozjazdowe dł. 432mb zniszczone całkowicie – 4.800.000,00 zł;
2. Spalona całkowicie nastawnia wykonawcza B11 z wewnętrznymi urządzeniami sterowania ruchem kolejowym. Zniszczone częściowo zewnętrzne urządzenia sterowania ruchem kolejowym w okręgu nastawczym – 6.400.000,00 zł;
3. Sieć trakcyjna: 3km sieci typu Yzc120-2C oraz 2km sieci typu C95-C, 3 konstrukcje wsporcze bramowe, 5 słupów oświetlenia zewnętrznego z osprzętem – 450.000,00 zł;  
Urządzenia do sterowania odłącznikami trakcyjnymi – 130.000,00 zł;

Szkody w taborze:

1. 2 lokomotywy – 3.734.20,00 zł;
2. 3 wagony towarowe PKP Cargo S.A. – 351.736,80 zł;
3. 19 wagonów towarowych GATX Rail Poland (użytkowane przez Orlen KolTrans Sp. z o.o.) – 8.1 mln zł;

Po pożarze konieczne było również przeprowadzenie rekultywacji środowiska – wysokość szkody w środowisku oszacowano na kwotę 6 mln zł. Wskutek zderzenia pociągów powstały również opóźnienia pociągów oraz zaistniała konieczność wprowadzenia komunikacji zastępczej, co kosztowało 31.398,06 zł. Łączne szkody powstałe wskutek zdarzenia PKBWK na podstawie przekazanej przez poszkodowanych dokumentacji oszacowała na kwotę około 30 mln zł.

Skutki pożaru wywołanego zderzeniem pojazdów szynowych przewożących niebezpieczne towary łatwopalne jest idealnym przykładem mogącym posłużyć do zobrazowania skali możliwych szkód, które powstać mogą wskutek jednego zdarzenia.

---

<sup>623</sup> *Ibidem*, s. 28.

<sup>624</sup> *Ibidem*, s. 30-31.

## **Katastrofa kolejowa w Babach (12 sierpnia 2011 r.)**

Dnia 12 sierpnia 2011 roku (około godziny 16:15 niedaleko stacji kolejowej Baby w województwie łódzkim) doszło do wykolejenia pociągu przewoźnika osobowego PKP Intercity S.A. relacji Warszawa Wschodnia – Katowice<sup>625</sup>. Z uwagi na prowadzony remont mostu na rzece Wolbórze pociągi kursowały w obu kierunkach po jednym torze. Dyżurny ruchu stacji Baby (poprzez przełożenie rozjazdów) przygotował drogę przebiegu dla pociągu PKP Intercity S.A. po czym wyświetlił sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym. Jak wskazała PKBWK, maszynista pociągu dojeżdżając do stacji Baby nie zmniejszył prędkości do 40 km/h według wskazań semaforów lecz kontynuował jazdę po rozjazdach, kierujących pociąg z toru szlakowego nr 2 na tor stacyjny nr 1 z prędkością 113,1 km/h<sup>626</sup>. Jako bezpośrednią przyczynę wykolejenia pociągu PKBWK stwierdziła przekroczenie dopuszczalnej prędkości pociągu wskazując na wyłączną winę maszynisty. Pewne kontrowersje i nieścisłości co do kwestii wyłącznej winy maszynisty wskazanej zarówno w raporcie PKBWK, jak i podczas prowadzonego śledztwa prokuratury, a następnie procesu karnego wskazuje Karol Trammer. W swojej książce autor zauważył, że nie skupiono się na zbadaniu różnic między słowami maszynisty tuż po wypadku a zapisem rozmów z radiotelefonu na stacji w Babach, przyjmując słowa wypowiedziane przez maszynistę tuż po wykolejeniu, jako przyznanie się do winy. Dodatkowo wskazuje on, że pośrednią przyczyną mógł być błąd sygnalizacji czy nieprawidłowości prowadzenia ruchu pociągów przez dyżurnego ruchu<sup>627</sup>.

Wskutek nadmiernej prędkości pociągu doszło do jego wykolejenia i uderzenia w skarpe. Śmierć poniosły 2 osoby, zaś rannych było 80 osób (w tym 34 ciężko rannych). Jak wskazano w raporcie do dnia jego powstania (31 lipca 2012 r.) ubezpieczyciel wypłacił odszkodowania oraz utworzył rezerwę finansową na przyszłe odszkodowania w kwocie 329.829,00 zł. Na zwroty biletów względem PKP Intercity S.A. przeznaczono 12.889,86 zł, co mogło wynikać z długiego okresu naprawy uszkodzonej infrastruktury kolejowej na której ruch wszystkich pociągów był wyłączony.

Uszkodzony został też tabor kolejowy oraz infrastruktura kolejowa. Wprowadzono komunikację zastępczą na szlaku, 5 pociągów zostało opóźnionych. Koszty uszkodzonego

---

<sup>625</sup> Raport Nr PKBWK/1/2012 z badania poważnego wypadku kategorii A06 zaistniałego w dniu 12 sierpnia 2011 r. o godz. 16.15 w stacji Baby w torze nr 1 w kilometrze 128.615 linii 001 Warszawa – Katowice obszar zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Łodzi zatwierdzony Uchwałą Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Uchwałą Nr 3/PKBWK/2012 z dnia 31 lipca 2012 r., s. 6.

<sup>626</sup> *Ibidem*, s. 5-6.

<sup>627</sup> K. Trammer, *Ostre Cięcie ...*, s. 197-199.

taboru oszacowano na kwotę 940.000,00 zł, zaś szkody w infrastrukturze kolejowej na kwotę 840.000,00 zł<sup>628</sup>. Łączne szkody oszacowano na kwotę ponad 2 mln zł.

W 2014 maszynista pociągu został uznany wyłącznym winnym katastrofy i prawomocnie skazany na trzy lata i trzy miesiące pozbawienia wolności za spowodowanie katastrofy w ruchu kolejowym zgodnie z art. 177 kodeksu karnego<sup>629</sup>. Według śledczych przyczyną wypadku była nadmierna prędkość pociągu podczas przejazdu przez rozjazd, na który wjechał z prędkością 113 km/h.

### **Czołowe zderzenie pociągów pod Szczekocinami (3 marca 2012 r.)**

Dzień 3 marca 2012 r. zapisał się tragicznie na kartach historii polskich kolei. Na skraju wsi Chałupki pod Szczekocinami o godzinie 20.55 doszło do czołowego zderzenia się pociągów: TLK „Brzechwa” relacji Przemyśl Główny – Warszawa Wschodnia (przewoźnika PKP Intercity S.A) i InterRegio „Matejko” relacji Warszawa Wschodnia – Kraków Główny (przewoźnika kolejowego „Przewozy Regionalne” Sp. z o. o<sup>630</sup>).

Zgodnie z ustaleniami PKBWK, bezpośrednią przyczyną zderzenia pociągów było:

1. wyprawienie przez dyżurnego ruchu na posterunku odgałęźnym Starzyny pociągu nr 13127/6 na sygnał zastępczy, na tor szlakowy nr 1SS w kierunku przeciwnym do zasadniczego (zamiast na tor 2SS) po niewłaściwie ułożonej i niezabezpieczonej drodze przebiegu;
2. wyprawienie przez dyżurnego ruchu Sprowa pociągu nr 31101 na sygnał zastępczy po zajętej torze szlakowym nr 1SS.

W ocenie PKBWK pierwotną przyczyną było niezastosowanie przez dyżurnego ruchu na posterunku odgałęźnym Starzyny postanowień przepisów wewnętrznych dotyczących postępowania w przypadku braku możliwości prawidłowego przedstawienia na drodze elektrycznej z pulpitu nastawczego do położenia minus (kierunek zwrotny) sprzężonych rozjazdów nr 3 i nr 4. To poskutkowało utratą kontroli ich położenia podczas próby przygotowania drogi przebiegu dla pociągu nr 13127/6 Starzyny<sup>631</sup>. PKBWK wskazała też szereg przyczyn pośrednich mających wpływ na katastrofę, m.in. na niedostateczny nadzór nad pracą posterunków, drużyn pociągowych, nad pracami modernizacyjnymi i stanem utrzymania

---

<sup>628</sup> Raport Nr PKBWK/1/2012 ..., s. 21-22.

<sup>629</sup> Wyrok SO w Piotrkowie Trybunalskim z dnia 23 października 2014 r., III K 131/13, POSP.

<sup>630</sup> RAPORT Nr PKBWK/1/2013 z badania poważnego wypadku kat. A 01 zaistniałego w dniu 3 marca 2012 r. o godz. 20:55 na szlaku Sprowa – Starzyny w torze nr 1 w km 21,250 linii kolejowej nr 64 Kozłów – Konecpol obszar zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Kielcach zatwierdzony Uchwałą Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Nr 2/PKBWK/2013, s. 5.

<sup>631</sup> *Ibidem*, s. 6.

infrastruktury. Zaleciła m.in. większą staranność i częstotliwość szkoleń pracowników na stanowiskach związanych bezpośrednio z ruchem pociągów u różnych przewoźników i różnych zarządców infrastruktury<sup>632</sup>.

Upraszczając powyższe wywody, jadące z naprzeciwka pociągi pasażerskie zostały wyprawione przez dyżurnych ruchu kolejowego z posterunków odgałęźnych Starzyny i Sprowa tym samym torem, po otrzymaniu na semaforach sygnałów zastępczych. Sygnał zastępczy jest to migające światło pozwalające na warunkowy wjazd na tor pociągu. Ma zastosowanie w szczególności w przypadkach wyjątkowych, tj. krótkotrwałej awarii systemu czy prac modernizacyjnych. Stosowanie sygnału zastępczego nie gwarantuje bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego, gdyż pociągi mogą wjechać na tor po otrzymaniu dyspozycji od dyżurnego ruchu, który to podczas krótkotrwałej awarii musi samodzielnie rozplanować przejazdy pociągów. Brak prawidłowej komunikacji pomiędzy dyżurnymi ruchu posterunku Starzyny oraz Sprowa doprowadził do jednoczesnego wprowadzenia jadących z naprzeciwka pociągów na jeden tor<sup>633</sup>.

W wyniku zdarzenia śmierć na miejscu poniosło 16 osób<sup>634</sup>, w tym 5 pracowników przewoźników, ciężko rannych zostało 61 osób<sup>635</sup>. Z uwagi, że dane o świadczeniach wypłaconych poszkodowanym objęte są tajemnicą handlową zakładów ubezpieczeń asekurujących ryzyko OC przewoźników kolejowych, przywołane zostaną wybrane opublikowane orzeczenia sądowe oraz dostępne dane medialne.

Zgodnie z dostępnymi danymi publikowanymi przez media, miesiąc po katastrofie kolejowej PZU S.A., jako ubezpieczyciel OC jednego z przewoźników kolejowych – PKP Intercity S.A. wypłacił ponad 1,2 mln zł odszkodowań oraz świadczeń na rzecz poszkodowanych. Ubezpieczyciel uruchomił specjalną infolinię telefoniczną dla poszkodowanych w zdarzeniu oraz jeszcze w trakcie ustalanie odpowiedzialności za zdarzenie wypłacał zaliczki na rzecz poszkodowanych w granicach od 2.000,00 zł do 10.000,00 zł<sup>636</sup>.

---

<sup>632</sup> *Ibidem*, s. 7-8.

<sup>633</sup> Szerzej: K. Trammer, *Ostre Cięcie...*, s. 188 i n.

<sup>634</sup> Na uwagę zasługuje niechlubna działalność kancelarii odszkodowawczych po katastrofie kolejowej w Szczekocinach. Przedstawiciele kancelarii odszkodowawczych wysyłali do poszkodowanych psychologów mających na celu ustalenie danych osobowych poszkodowanych. Próbowali oni również pozyskać dane poszkodowanych w sztabie kryzysowym czy w pobliskich szpitalach, gdzie przewożone były ofiary katastrofy. Szerzej: <https://www.polityka.pl/tygodnikpolityka/kraj/1525119,1,kancelarie-odszkodowawcze---lowcy-nieszczesc.read> oraz <https://natemat.pl/4263,kancelarie-odszkodowawcze-jak-lowcy-skor-zrobia-wszystko-by-upolowac-klienta> (dostęp: 12 kwietnia 2022 r.)

<sup>635</sup> Raport nr PKBWK/1/2013 ..., s.37.

<sup>636</sup>

<https://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/artukul/katastrofa;pod;szczekocinami;ruszyła;wypłata;odszkodowan,230,0,1062630.html> (dostęp: 12 kwietnia 2022 r.).



Zgodnie z danymi opublikowanymi w mediach ubezpieczyciel OC PKP Intercity S.A. wypłacił około 2,14 mln zł na rzecz osób poszkodowanych. Około 400.000 zł z tej kwoty zostało przeznaczone na odszkodowania dla pracowników PKP Intercity S.A. Ponad 1 mln 160 tys. zł otrzymało 6 rodzin ofiar wśród pasażerów, zaś 600.000 zł trafiło do osób, które odniosły uszkodzenia ciała wskutek zdarzenia. Z tytułu uszkodzenia i zniszczenia mienia wpłynęło 37 roszczeń na łączną kwotę 97,6 tys. zł<sup>637</sup>.

Na przywołanie zasługują również wybrane orzeczenia sądów powszechnych przyznające odszkodowania i zadośćuczynienia na rzecz bezpośrednio oraz pośrednio poszkodowanych w katastrofie.

1. **Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie<sup>638</sup> z dnia 30 maja 2017 r. o sygn. akt I A Ca 113/17** – zasądzenie na rzecz poszkodowanej w katastrofie kolejowej zadośćuczynienia za krzywdę w wysokości 30.000 zł oraz odszkodowanie w wysokości 233 zł. Poszkodowana wskutek zdarzenia doznała stłuczenia ogólnego całego ciała i urazu głowy. Udział w katastrofie pozostawił trwałe ślady w psychice poszkodowanej – zostały u niej zdiagnozowane zaburzenia depresyjne reaktywne spowodowane ostrą reakcją depresyjną i szokiem powstałym w wyniku zespołu stresu pourazowego<sup>639</sup>.
2. **Wyrok Sądu Okręgowego w Częstochowie<sup>640</sup> z dnia 26 września 2016 r. o sygn. akt I C 333/13-** zasądzenie na rzecz matki poszkodowanej, zmarłej w katastrofie zadośćuczynienia z art. 446 § 4 k.c. w kwocie 150.000 zł; wcześniej ubezpieczyciel wypłacił zadośćuczynienie w kwocie 30.000 zł.
3. **Wyrok Sądu Okręgowego w Częstochowie<sup>641</sup> z dnia 9 czerwca 2015 r., o sygn. akt I C 34/14** – zasądzenie na rzecz małżonki i córki zmarłego w katastrofie zadośćuczynienia za śmierć osoby bliskiej, odszkodowania za znaczne pogorszenie sytuacji życiowej, skapitalizowanej renty oraz renty miesięcznej:
  - a. na rzecz małżonki zmarłego – 70.000 zł zadośćuczynienia (wcześniej ubezpieczyciel wypłacił 80.000 zł zadośćuczynienia), 100.000 zł odszkodowania za znaczne pogorszenie sytuacji życiowej na podstawie art. 446

---

<sup>637</sup> <https://kurier-kolejowy.pl/aktualnosci/12884/szczekociny--2-mln-zl-dla-poszkodowanych-od-pkp-ic.html> (dostęp: 12 kwietnia 2022 r.).

<sup>638</sup> Wyrok SA w Krakowie z dnia 30 maja 2017 r., I ACa 113/17, POSP.

<sup>639</sup> Co warte podkreślenia w odniesieniu do charakteru ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego, w uzasadnieniu wyroku Sąd wskazał, że „*Ubocznie należy zwrócić uwagę, iż tuż przed wydaniem wyroku przez Sąd Apelacyjny uchwalone zostało Rozporządzenie Ministra (...) i Finansów w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego z dnia 27 maja 2017 r. (Dz.U. 2017, poz.1033), które oczywiście nie znajduje zastosowania w ww. stanie faktycznym, ale potwierdza, iż omawiane ubezpieczenie oceniane z ww. punktu widzenia jest obecnie i było wówczas ubezpieczeniem obowiązkowym.*”

<sup>640</sup> Wyrok SO w Częstochowie z dnia 26 września 2016 r., I C 333/13, POSP

<sup>641</sup> Wyrok SO w Częstochowie z dnia 9 czerwca 2015 r., I C 34/14, POSP.

§ 3 k.c., 9 983 zł 37 gr tytułem skapitalizowanej renty za okres (od marca 2012 r. do grudnia 2013 r.) oraz renty na przyszłość w kwocie 436 zł miesięcznie.

- b. na rzecz córki zmarłego – 60.000 zł zadośćuczynienia (wcześniej ubezpieczyciel wypłacił 60.000 zł zadośćuczynienia), 80.000 zł odszkodowania za znaczne pogorszenie sytuacji życiowej na podstawie art. 446 § 3 k.c.

4. **Wyrok Sądu Okręgowego w Tarnowie<sup>642</sup> z dnia 10 września 2020 r. o sygn. akt I C 1034/18** – zasądzenie na rzecz poszkodowanego zadośćuczynienia w kwocie 50.000 zł (wcześniej ubezpieczyciel wypłacił kwotę 10.000 zł) oraz odszkodowania w kwocie 3.053,47 zł. Poszkodowana wskutek zdarzenia doznała złamania dwukostkowego podudzia prawego wg Webera typu C, stłuczenia głowy, rany tłuczoną okolicy potylicznej po prawej stronie, stłuczenia odcinka szyjnego i piersiowego kręgosłupa. Przez miesiąc po wypadku poszkodowana poruszała się na wózku inwalidzkim, a następnie o kulach.
5. **Wyrok Sądu Okręgowego w Nowym Sączu<sup>643</sup> z dnia 23 maja 2014 r. o sygn. akt I C 303/13** – zasądzenie na rzecz małżonki i córek zmarłego w katastrofie kolejowej
  - a. na rzecz małżonki zmarłego – 15.000 zł zadośćuczynienia (wcześniej ubezpieczyciel wypłacił kwotę 60.000 zł zadośćuczynienia)
  - b. na rzecz małoletnich córek zmarłego – 20.000 zł zadośćuczynienia (wcześniej ubezpieczyciel wypłacił kwotę 80.000 zł zadośćuczynienia)

W uzasadnieniu wyroku wskazano również, że ubezpieczyciel wypłacił odszkodowania na rzecz pośrednio poszkodowanych z tytułu pogorszenia sytuacji życiowej w kwocie 110.000 zł oraz comiesięcznie wypłaca poszkodowanym rentę w kwocie 200 zł.

6. **Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie<sup>644</sup> z dnia 26 kwietnia 2016 r. o sygn. akt I ACa 78/16** – zasądzenie na rzecz małżonki i córki zmarłego w katastrofie kolejowej zadośćuczynienia w kwocie 110.000 zł. W trakcie postępowania likwidacyjnego ubezpieczyciel OC przewoźnika kolejowego wypłacił kwoty:
  - a. na rzecz małżonki zmarłego - 60.000 zł tytułem zadośćuczynienia oraz 50.000 zł tytułem odszkodowania w związku z pogorszeniem się sytuacji życiowej powódki po śmierci męża,
  - b. na rzecz córki zmarłego - 40 000 zł tytułem zadośćuczynienia oraz 50.000 zł tytułem odszkodowania w związku z pogorszeniem się sytuacji życiowej powódki po śmierci ojca.

---

<sup>642</sup> Wyrok SO w Tarnowie z dnia 10 września 2020 r., I C 1034/18, POSP, orzeczenie nieprawomocne.

<sup>643</sup> Wyrok SO w Nowym Sączu z dnia 23 maja 2014 r., I C 303/13, POSP.

<sup>644</sup> Wyrok SA w Krakowie z dnia 26 kwietnia 2016 r., I ACa 78/16, POSP.

Zniszczeniu podczas katastrofy uległ również tabor trakcyjny i wagonowy pociągów, w tym całkowicie zniszczone zostały 2 lokomotywy i 4 wagony pasażerskie oraz uszkodzonych zostało 7 wagonów pasażerskich łącznie z obu pociągów. Uszkodzeniu uległy także elementy infrastruktury kolejowej (nawierzchnia, sieć trakcyjna) w miejscu zdarzenia. Koszty naprawy uszkodzonego taboru przewoźnik kolejowy PKP Intercity S.A. oszacował na kwotę 9.276.787,57 zł, zaś przewoźnik kolejowy Przewozy Regionalne Sp. z o.o. na kwotę 2.680.650,75 zł. Szkoda w infrastrukturze kolejowej została oszacowana na kwotę 334.461,26 zł. Koszty związane z opóźnieniami innych pociągów oraz wprowadzeniem komunikacji zastępczej nie zostały podane przez PKBWK. Wobec powyższego same szkody na mieniu powstałe wskutek zdarzenia wynosiły około 12,4 mln zł.

### **Wykolejenie lokomotywy PKP Cargo na szlaku Kraków Prokocim Towarowy - Kraków Płaszów (31 sierpnia 2014 r.)**

W dniu 31 sierpnia 2014 r. o godzinie 16:17 (podczas wjazdu pociągu nr 344026/7 relacji Podłęże - Dąbrowa Górnicza Towarowa do stacji Kraków Płaszów) doszło do wykolejenia lokomotywy ET41-144 trzema osiami drugiego członu w kierunku jazdy (człon B). Wykolejenie miało miejsce na torze w łuku lewym o promieniu 474 metrów. Lokomotywa w stanie wykolejonym przejechała 432 metry powodując zniszczenie nawierzchni, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, sieci trakcyjnej i słupa krańcowego bramki. W wyniku jazdy w stanie wykolejonym uszkodzona została również lokomotywa w stopniu uniemożliwiającym dalszą jazdę<sup>645</sup>. W wyniku wypadku nikt nie zginął ani nie został ranny. Uszkodzeniu uległa nawierzchnia torowa (tory, rozjazdy, nawierzchnia przejazdu), sieć trakcyjna oraz lokomotywa. Nie stwierdzono strat związanych z przewożonym ładunkiem. Wprowadzono ograniczenia w ruchu pociągów. Szkody oszacowano na kwotę 100.000,00 zł

Zgodnie z ustaleniami PKBWK, przyczyną bezpośrednią było nie wpisanie się pierwszego wózka członu B lokomotywy serii ET41-144 w łuk toru na skutek nadbiegania koła lewego, w wyniku przekroczenia dopuszczalnych różnic średnic kół w piątym zestawie kołowym pojazdu kolejowego. Z kolei jako przyczyny pierwotne uznano m.in. niewykonanie przez przewoźnika kolejowego zgodnego z przepisami wewnętrznymi badania lokomotywy po

---

<sup>645</sup> Raport nr PKBWK/1/2015 z badania wypadku kat. B11 zaistniałego w dniu 31 sierpnia 2014 r. o godz. 16:17 na szlaku Kraków Prokocim PrC - Kraków Płaszów Kpa w torze nr 2 w km. 12,629 linii kolejowej nr 100 Kraków Mydlniki – Gaj obszar zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych w Krakowie Raport zatwierdzony Uchwałą Nr 4/PKBWK/2015 Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych z dnia 27 lipca 2015 r., <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzienniki-resortowe/ogloszenie-raportu-panstwowej-komisji-badania-wypadkow-kolejowych-nr-35004408> (dostęp: 1 lutego 2022 r.).

zdarzeniu w dniu 12 lipca 2014 r. (przeгляд poziomu P3). Podczas prowadzonych prac stwierdzono również nieprawidłowości w postaci niewłaściwie wystawionego świadectwa sprawności technicznej lokomotywy czy rozbieżności w dokumentacji pociągowej<sup>646</sup>.

### **Wykolejenie wagonów towarowych CTL Logistics Sp. z o.o. (15 września 2016 r.)**

Dnia 15 września 2016 r. o godz. 21.16, na stacji Tarnów Opolski doszło do wykolejenia ośmiu wagonów z miądem węglowym pociągu CTL Logistics Sp. z o.o. relacji KWK Szczygłowice - Opole Elektrownia. Na skutek zdarzenia uszkodzeniu uległa infrastruktura kolejowa (uszkodzone tory na odcinku kilkuset metrów, cztery rozjazdy oraz konstrukcja i sieć trakcyjna<sup>647</sup>) oraz wagony towarowe. Utracono również (bez możliwości odzysku) mią z wykolejonych węglarek. Wskutek wykolejenia koniecznym było wprowadzenie autobusowej komunikacji zastępczej za pociągi Przewozów Regionalnych. Doszło do też do powstania opóźnień na innych połączeniach kolejowych. Nie było jednak ofiar śmiertelnych oraz osób rannych. Łączne szkody powstałe wskutek wykolejenia oszacowano na około 6 mln zł.

Jako przyczynę wykolejenia wskazano zejście obręczy z koła pierwszej osi drugiego wózka wagonu. Z uwagi, że przewoźnik włączył w ruch swojego przedsiębiorstwa wagon, który nie był sprawny technicznie, ponosił on odpowiedzialność za powstałe szkody na podstawie art. 435 k.c.

### **Zderzenie pojazdów kolejowych PKP Cargo na szlaku Myszków - Zawiercie (2 grudnia 2016 r.)**

Dnia 2 grudnia 2016 r. o godz. 4:30 na trasie Myszków - Zawiercie, pociąg towarowy przewoźnika PKP Cargo S.A relacji Jaworzno Szczakowa-Ełk najechał na tył pociągu towarowego przewoźnika „EURONAF T Trzebinia” Sp. z o.o. relacji Trzebinia-Wróblin Głogowski (złożonego z 16 cystern z olejem opałowym). Sześć ostatnich cystern zostało uszkodzonych. Po najechaniu pociąg PKP Cargo S.A był pchany siłą bezwładności na długości ok.105 m z prędkością od 48 km/h do 0 km/h. W wyniku najechania pociągu na tył pociągu przewoźnika „EURONAF T Trzebinia” Sp. z o.o. nastąpiło rozszczelnienie ostatniego wagonu cysterny pociągu, co doprowadziło do wycieku ładunku (ciężkiego oleju opałowego). W pociągu przewoźnika PKP Cargo S.A. nastąpiło wykolejenie dwóch pierwszych wagonów

---

<sup>646</sup> *Ibidem*.

<sup>647</sup> <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/wykolejenie-w-tarnowie-opolskim-do-pieciu-dni-utrudnien-zdjecia-78185.html> (dostęp: 01 kwietnia 2021 r.).

za lokomotywą spowodowane wysypaniem się ładunku (miała węglowego) na torowisko z pierwszego wagonu<sup>648</sup>.

Jak wskazała PKBWK, pierwotną przyczyną zderzenia pociągów było niedostosowanie prędkości pociągu przewoźnika PKP Cargo S.A. do stanu braku wyświetlanych sygnałów na semaforach wieloodstępowej blokady samoczynnej (tzw. sygnał wątpliwy)<sup>649</sup>.

Wskutek zderzenia pociągów doszło do uszkodzenia zarówno taboru kolejowego jak i infrastruktury kolejowej. Uszkodzony został ładunek przewożony przez obu przewoźników kolejowych. Zablokowany został również szlak kolejowy, co spowodowało konieczność wprowadzenia komunikacji zastępczej oraz doprowadziło do opóźnienia innych pociągów. Starty w infrastrukturze kolejowej oraz koszty związane z prowadzeniem akcji ratowniczej i usunięcia wykolejonego taboru oszacowano na kwotę 1,4 mln zł, koszty naprawy taboru na kwotę 600.000,00 zł, a szkody w ładunku na kwotę około 140.000,00 zł. Wskutek wykolejenia doszło również do zanieczyszczenia środowiska - konieczne było dokonanie rekultywacji gleby (koszty odkażania gruntu wyniosły 36.000,00 zł). Łącznie koszty związane z wynagrodzeniem szkód powstałych wskutek zderzenia pociągów wyniosły ponad 2 mln zł.

Odpowiedzialność za zdarzenie poniósł przewoźnik kolejowy PKP Cargo S.A., którego to maszynista doprowadził do zderzenia pociągów.

### **Zderzenie pociągów w Smętowie Granicznym (30 sierpnia 2017 r.)**

Dnia 30 sierpnia 2017r. o godzinie 21:40 ze stacji Morzeszczyn w kierunku stacji Smętowo odjechał pociąg towarowy TMS 564024 przewoźnika STK S.A. Wrocław. O godzinie 21:48 ze stacji Morzeszczyn również w kierunku stacji Smętowo, po tym samym torze jako drugi pociąg, odjechał pociąg pasażerski MPE 54170 przewoźnika PKP Intercity S.A., który miał przez stację Smętowo przejechać bez zatrzymania (po torze stacyjnym nr 2). Pociąg przewoźnika STK S.A. Wrocław na stację Smętowo wjechał na tor nr 32 o godzinie 21:51 i poruszał się na nim z prędkością jednostajną ok. 17 km/h przez całą drogę przebiegu. W tym czasie do stacji Smętowo zbliżał się pociąg pasażerski przewoźnika PKP Intercity S.A., dla którego po przygotowaniu drogi przebiegu (przejazd bez zatrzymania) na semaforze wjazdowym podany został sygnał S2 (jedno światło zielone ciągłe) i na semaforze wyjazdowym C był podany sygnał S2 (jedno światło zielone ciągłe). Pociąg przewoźnika STK

---

<sup>648</sup> Raport nr PKBWK/05/2017 z badania wypadku kolejowego kat. B13 zaistniałego w dniu 02 grudnia 2016 r. o godz. 04:11'00 na szlaku Myszków – Zawiercie, w torze szlakowym nr 2, w km. 263,830 linii kolejowej nr 1: Warszawa Zachodnia – Katowice obszar zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Częstochowie zatwierdzony Uchwałą Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Nr 05/PKBWK/2017 z dnia 19 grudnia 2017 r., s. 7.

<sup>649</sup> *Ibidem*, s. 8

S.A Wrocław nie zatrzymał się przed wskazującym sygnał S1 „Stój” (jedno czerwone światło) semaforem drogowskazowym. Maszynista pociągu towarowego w momencie, gdy czoło pociągu znajdowało się na wysokości semafora L2 zorientował się, że na semaforze nadawany jest sygnał S1 „Stój” i dokonał przestawienia nastawnika jazdy na jazdę wstecz, w celu natychmiastowego cofnięcia pociągu, a następnie wdrożył nagle hamowanie, co spowodowało, że pociąg kontynuował jazdę w kierunku rozjazdu nr 24 i czoło pociągu zatrzymało się 38m za semaforem drogowskazowym. Pociąg osobowy przewoźnika PKP Intercity S.A. w tym samym czasie jechał torami stacyjnymi nr 2. Maszynista pociągu osobowego po zorientowaniu się, że pociąg towarowy znajduje się w skrajni toru nr 2, wdrożył hamowanie nagle pociągu i przy prędkości 110 km/h doszło do jego starcia (prawą stroną lokomotywy EP07) z lewą stroną lokomotywy S200 – 303 pociągu towarowego przewoźnika STK S.A Wrocław. W wyniku zderzenia doszło do wykolejenia lokomotywy i siedmiu wagonów osobowych pociągu MPE 54170 na lewą stronę w międzytorze torów nr 1 i 2<sup>650</sup>.

Zgodnie z raportem PKBWK, bezpośrednią przyczyną zdarzenia było niezatrzymanie się pociągu towarowego przewoźnika STK S.A Wrocław przed semaforem drogowskazowym L2, nadającym sygnał S1 „Stój” i wjazd w rozjazd nr 24, który był w drodze przebiegu pociągu osobowego przewoźnika PKP Intercity S.A. Jako pierwotną przyczynę zdarzenia wskazano niedostateczną obserwację przez maszynistę pociągu towarowego drogi przebiegu<sup>651</sup>. Zgodnie z ustaleniami poczynionymi przez PKBWK maszynista nie zauważył czerwonego światła semafora i wjechał na zajęty tor. Komisja zarekomendowała odsunięcie od wykonywanych czynności maszynisty pociągu towarowego przewoźnika kolejowego STK S.A. Wrocław<sup>652</sup>

W wyniku wypadku 28 pasażerów pociągu MPE 54170 zostało rannych (w tym 10 ciężko<sup>653</sup>). Wskutek zdarzenia doszło również do uszkodzenia mienia pasażerów. Pasażerowie zgłosili też roszczenia związane ze zwrotem biletów (wyniosły one 3.900,00 zł<sup>654</sup>). Zderzenie pociągów spowodowało również uszkodzenia w pojazdach kolejowych (poszkodowany: PKP Intercity S.A.) oraz w infrastrukturze kolejowej (poszkodowany: PKP PLK). Szacunkowe straty poniesione przez przewoźnika kolejowego PKP Intercity S.A. (uszkodzony tabor)

---

<sup>650</sup> Raport PKBWK/03/2018 z badania poważnego wypadku kategorii A04 zaistniałego w dniu 30 sierpnia 2017r. o godzinie 21:53 w stacji Smętowo, w torze stacyjnym nr 2 w km 457,485 linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew, zatwierdzony Uchwałą Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Nr 5/PKBWK/2018 z dnia 30 lipca 2018 r., s. 7.

<sup>651</sup> *Ibidem*, s. 9.

<sup>652</sup> *Ibidem*, s. 81.

<sup>653</sup> *Ibidem*, s. 8.

<sup>654</sup> *Ibidem*, s. 20.

wynosiły ok. 24,5 mln zł, zaś przez PKP PLK wskutek uszkodzenia infrastruktury kolejowej około 73 tys. zł<sup>655</sup>. Koniecznym było również wprowadzenie komunikacji zastępczej wskutek zablokowania toru. Doszło również do opóźnienia innych pociągów.

Odpowiedzialnym za zdarzenie był przewoźnik kolejowy STK S.A. Wrocław na podstawie art. 435 k.c. Do zdarzenia doszło wskutek błędu maszynisty, który wjechał na tor pomimo czerwonego światła na semaforze, doprowadzając do zdarzenia pociągów.

### **Wykolejenie wagonów towarowych CTL Logistics Sp. z o.o. na szlaku Wronki – Miały (10 maja 2018 r.)**

Dnia 10 maja 2018 r. o godzinie 16:12 przez stację Wronki (woj. wielkopolskie) przejeżdżał pociąg towarowy przewoźnika CTL Logistics Sp. z o.o. W trakcie wjazdu z toru szlakowego na tor stacyjny doszło do wykolejenia 12 wagonów towarowych załadowanych miałem węglowym. Na skutek zdarzenia uszkodzona została infrastruktura kolejowa oraz wagony towarowe. Utracono - bez możliwości odzysku - miał węglowy z 12 wagonów, zaś pozostały miał z niewykolejonych węglarek dotarł z opóźnieniem do odbiorcy. Wskutek wykolejenia doszło również do opóźnień pociągów innych przewoźników kolejowych co wygenerowało dodatkowe koszty. Łącznie szkody oszacowano na kwotę około 1,5 mln złotych.

Zgodnie z raportem PKBWK<sup>656</sup>, bezpośrednią przyczyną wypadku było ukręcenie prawego czopa osi drugiego zestawu kołowego w pierwszym wózku ósmego wagonu, zaś przyczyną pierwotną było nieprawidłowe utrzymanie przeglądu poziomu P5 (naprawy głównej)<sup>657</sup>. Przyczyną systemową był niedostateczny nadzór nad utrzymaniem wagonu przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie (ECM), którym był przewoźnik kolejowy CTL Logistics Sp. z o.o.

Również w tym przypadku, odpowiedzialność za zdarzenie ponosi przewoźnik kolejowy na podstawie art. 435 k.c. Zobowiązany jest on również do naprawienia szkód powstałych w związku z wykolejeniem. Z uwagi, że do zdarzenia doszło wskutek niewłaściwego stanu taboru kolejowego – co wyraźnie zostało wskazane w raporcie - przewoźnik kolejowy lub jego ubezpieczyciel OC mają prawo do dochodzenia roszczeń regresowych wobec zakładu naprawczego, który nieprawidłowo wykonał przegląd poziomu

---

<sup>655</sup> *Ibidem*, s. 24.

<sup>656</sup> Raport nr PKBWK/02/2019 z badania wypadku kategorii B11 zaistniałego w dniu 10 maja 2018 r. zatwierdzony Uchwałą Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Nr 3/PKBWK/2019 z dnia 16 kwietnia 2019 r., Warszawa 2019, <http://gamma.infor.pl/zalaczniki/u09/2019/017/u09.2019.017.024.0001.pdf>, (dostęp: 1 kwietnia 2021 r.).

<sup>657</sup> *Ibidem*, s. 57.

P5. Powyższe jednak nie zwolniło przewoźnika kolejowego z odpowiedzialności opartej na zasadzie ryzyka.

## **Podsumowanie**

Analizując powyższe szkody można postawić następujące tezy.

**Po pierwsze, najczęstszą przyczyną powstania szkód w obrębie sektora kolejowego jest błąd ludzki.** Są to zdarzenia polegające przede wszystkim na zawinionych działaniach maszynistów, którzy ignorują dyspozycję dyżurnych ruchu czy świadomie nie przestrzegają zasad bezpieczeństwa w ruchu kolejowym np. wjeżdżając na tor przy czerwonym semaforze lub przekraczając prędkość. Niestety, podobne błędy spowodowane czynnikiem ludzkim doprowadzają do największych katastrof kolejowych i nawet najbardziej wyszukane systemy bezpieczeństwa sterowania ruchem kolejowym nie pozwolą całkowicie wyeliminować ryzyko wyżej wskazanych przyczyn wypadków na kolei. Nie należy zapominać również o innych przyczynach zdarzeń np. niesprawnym taborze kolejowym, niemniej jednak skutkiem tychże szkód były zazwyczaj wykolejenia pociągów towarowych.

**Po drugie, ryzyko powstania szkody w sektorze kolejowym w związku z prowadzoną działalnością przewozową jest zdecydowania niższe aniżeli w transporcie drogowym.** Niemniej jednak w przypadku powstania szkody w ruchu kolejowym skala szkód majątkowych oraz wysokość roszczeń podmiotów poszkodowanych może być nieporównywalnie wyższa niż w transporcie drogowym<sup>658</sup>.

**Po trzecie, wskutek modernizacji taboru kolejowego oraz infrastruktury kolejowej można zaobserwować rosnące kwotowo roszczenia odszkodowawcze podmiotów poszkodowanych wskutek wypadku kolejowego.** Koszty naprawy nowego taboru czy infrastruktury są wyższe aniżeli koszty naprawy mienia starszego (sprzed modernizacji).

**Po czwarte, zaproponowana przez prawodawcę minimalna suma gwarancyjna OC przewoźnika kolejowego (2.5 mln euro) może być niewystarczająca do pokrycia możliwych szkód powstałych wskutek zaistnienia poważnego wypadku.** Dalsze argumenty przemawiające za koniecznością jej stopniowego ponoszenia zostaną przedstawione w podrozdziale 7.

---

<sup>658</sup> „W 2020 roku w wypadkach drogowych poszkodowane zostały 28 954 osoby, w tym śmierć poniosło 2 491 osób, a 26 463 zostały ranne (w tym 8 805 ciężko)” - Komenda Główna Policji Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki Drogowe w Polsce w 2020 roku*, Warszawa 2021, s. 39, <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>, (dostęp: 26 czerwca 2021 r.).



Należy również zauważyć, że od czasu czołowego zderzenia pociągów pod Szczekocinami w 2012 r. nie doszło do podobnego poważnego wypadku polegającego na zderzeniu pociągów pasażerskich. Powyższe może oczywiście wynikać z wprowadzenia rozwiązań technologicznych pozwalających na uniknięcie skierowania pociągów na jeden tor w tym samym czasie. Należy również pamiętać, że gdyby doszło do analogicznego zdarzenia w latach 2020 – 2022 wartość szkód na mieniu byłaby zdecydowanie wyższa, jednak liczba ofiar śmiertelnych oraz ciężko rannych prawdopodobnie byłaby mniejsza. Za powyższym stanowiskiem w obu przypadkach przemawia w szczególności zmodernizowany tabor kolejowy<sup>659</sup>. Zmodernizowany tabor kolejowy jest bezpieczniejszy zarówno dla podróżujących pasażerów oraz zespołów trakcyjnych (maszynistów oraz obsługi pasażerów). Przykładem obrazującym bezpieczeństwo wynikające z czynnika technologicznego może być opisany w poprzednim rozdziale wypadek kolejowy z lipca 2020 r. na czeskiej infrastrukturze kolejowej. Doszło wówczas do zderzenia nowoczesnego taboru, ze starszym pojazdem szynowym Regionova 814. W przypadku pierwszego wyprodukowanego przez polskiego producenta – Pojazdy Szynowe Pesa Bydgoszcz, całą siłę uderzenia przyjęły na siebie absorbery (specjalne zderzaki mające na celu pochłonięcie energii powstałej wskutek uderzenia<sup>660</sup>), zaś przypadku Regionova814 – kabina maszynisty całkowicie wbiła się w przedział pasażerski powodując liczne szkody na osobie (w tym śmierć maszynisty).

W marcu 2021 r. chińska spółka CRRC Changchun Railway Vehicles Co Ltd. przetestowała zderzenie dwóch pociągów dużych prędkości (mogących poruszać się do 300 km/h) podczas którego jeden z nich jadący z prędkością około 40 km/h uderzył w nieruchomy pojazd trakcyjny. Test zakończył się całkowitym powodzeniem, gdyż prawie całą energię pochłonęły absorbery w obu pojazdach. Konstrukcja pociągów (w tym kabiny maszynisty) została nienaruszona – uszkodzonych zostało wyłącznie kilka przednich elementów. Żaden z pociągów nie został również wykolejony<sup>661</sup>.

---

<sup>659</sup> UTK zakłada, że w ciągu najbliższych lat (plan na lata 2017-2023) wartość inwestycji w modernizację samego transportu towarowego, które przewiduje 8 największych przewoźników, wyniesie 1,6 mld zł na lokomotywy i 1,4 mld zł na wagony (<https://dane.utk.gov.pl/sts/analizy-i-opracowania/16988,Tabor-kolejowy-przewoźnikow-towarowych-stan-obecny-i-plany-do-2023-r.html>, dostęp: 26 czerwca 2021 r.). Dodatkowo – dla porównania przewoźników pasażerskich - PKP Intercity w 2020 r. zakończyło dwa kontrakty modernizacyjne o łącznej wartości miliarda zł, których efektem jest wprowadzenie na tory 30 lokomotyw elektrycznych serii EU160 Griffin oraz modernizacja 125 wagonów. (<https://www.intercity.pl/pl/site/o-nas/dzial-prasowy/aktualnosci/pierwsze-lokomotywy-elektryczne-eu160-griffin-z-newag-dla-pkp-intercity-juz-na-ostatniej-prostej.html>, (dostęp: 26 kwietnia 2022 r.).

<sup>660</sup> Wideo obrazujące przeprowadzenie testu absorberów przez PESA Bydgoszcz: <https://www.youtube.com/watch?v=jyUZOhKilKE&t=9s> (dostęp: 23 marca 2022 r.)

<sup>661</sup> <https://global.chinadaily.com.cn/a/202103/05/WS604183e1a31024ad0baaceaf.html> (dostęp: 23 marca 2022 r.)

Tabor kolejowy większości polskich przewoźników (w szczególności pasażerskich<sup>662</sup>) na przestrzeni lat przeszedł szereg zmian technologicznych, które pozytywnie wpłynęły na bezpieczeństwo. Rozwój technologii oraz innowacyjne konstrukcje pojazdów szynowych są jednymi z czynników wpływających, nie tylko na komfort podróżujących, ale przede wszystkim na ich bezpieczeństwo. Dodatkowym elementem wpływającym na bezpieczeństwo jest system detekcji stanów awaryjnych taboru. Są to urządzenia wykrywające usterki podczas jazdy pojazdu kolejowego tj. zagrzone łożyska, zakleszczone hamulce, deformacje kół itp. Za ich lokalizację i utrzymanie odpowiedzialna jest PKP PLK S.A. Sygnały awaryjne przekazywane przez system do dyżurnych ruchu, a później posiadaczy taboru, pozwalają na natychmiastowe zatrzymanie uszkodzonego pojazdu trakcyjnego i wyeliminowanie go z ruchu kolejowego. Pojazd jest wyłączany, by nie zagrażał bezpieczeństwu i nie powodował opóźnień innych pociągów<sup>663</sup>.

#### **4. Obecna regulacja w przedmiocie obowiązkowego ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego**

##### **3.1. Ustawa o transporcie kolejowym**

Zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym działalność gospodarcza polegająca na wykonywaniu przewozów kolejowych osób lub rzeczy podlega licencjonowaniu (z pewnymi ustawowymi wyjątkami)<sup>664</sup>. Jedną z przesłanek umożliwiającą przedsiębiorcy ubieganie się o licencję na wykonywanie przewozów kolejowych jest zabezpieczenie finansowe w postaci umowy ubezpieczenia OC lub umowy gwarancji ubezpieczeniowej. Zgodnie z art. 46 ust. 11 analizowanej ustawy, zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej, o którym mowa w ust. 10 uwzględnia wymagania określone przepisami art. 12 Rozporządzenia (WE) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. Przepis ten statuuje więc obowiązek w zakresie dotyczącym odpowiedzialności przewoźnika kolejowego wobec pasażerów. Obowiązek ten należy rozumieć jako wymóg posiadania odpowiedniego ubezpieczenia przez przedsiębiorstwo

---

<sup>662</sup> Urząd Transportu Kolejowego, *Sprawozdanie...*, Warszawa 2021, s. 116. Zgodnie z raportem – „Największą zmianę w stosunku do 2019 r. odnotowano w przypadku wagonów pasażerskich. W 2019 r. przewoźnicy zadeklarowali, że 72% tego typu taboru jest w stanie bardzo dobrym i dobrym, w 2020 r. deklaracja taka dotyczyła 100% wagonów”

<sup>663</sup> D.K. Mielczarek, *Detekcja stanów awaryjnych taboru dSAT wsparciem w pracy eksploatacyjnej rewidentów taboru kolejowego*, Zeszyty Naukowe Politechniki Łódzkiej 2017, nr 1220, s. 40 i n.

<sup>664</sup> Zgodnie z art. 44 ustawy obowiązkowi uzyskania licencji nie podlegają przedsiębiorcy wykonujący przewozy w obrębie bocznic kolejowej lub stacji kolejowej.

kolejowe lub przedstawienia przez nie równoważnego zabezpieczenia w zakresie odpowiedzialności wynikającej z rozporządzenia. Zgodnie z art. 12 ust. 2 rozporządzenia Komisja w terminie do dnia 3 grudnia 2010 r. przedstawiła Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat ustalenia minimalnej kwoty ubezpieczenia przedsiębiorstw kolejowych.

Prawo unijne nie określa czym jest „*odpowiedni poziom ubezpieczenia*”. Z przepisów wynika jedynie, że w każdym państwie członkowskim istnieć ma mechanizm prawny gwarantujący zaspokojenie roszczeń poszkodowanych. Jego kształt zależy od uregulowań państw członkowskich, przy uwzględnieniu zdolności ekonomicznych podmiotów działających na rynku przewozów kolejowych, sytuacji i potrzeb rynkowych czy rodzaju zabezpieczanych roszczeń<sup>665</sup>.

Oprócz przepisów rozporządzenia brak jest szczegółowych wytycznych w ustawie o transporcie kolejowym co do wymaganego ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego. Artykuł 46 ust. 12 ustawy zawiera delegację dla ministra właściwego do spraw instytucji finansowych, który to w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu powinien określić w drodze rozporządzenia termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną, biorąc pod uwagę zakres działalności wykonywanej przez przewoźnika kolejowego.

### **Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 25 maja 2017 roku w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego<sup>666</sup>**

Zasadność podjęcia prac zmierzających do wydania rozporządzenia wynikała ze zmian przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, wprowadzonych na mocy ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw<sup>667</sup>. Jedną z regulacji powyższej ustawy było wprowadzenie delegacji ustawowej dla Ministra Rozwoju i Finansów w przedmiocie wydania rozporządzenia co do terminu powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalnych sum gwarancyjnych, przy uwzględnieniu zakresu działalności wykonywanej przez przewoźnika kolejowego. Polska jako

---

<sup>665</sup> [http://www.przejazdy-kolejowe.kolej.com.pl/files/PKD2015\\_miroslaw\\_antonowicz.pdf](http://www.przejazdy-kolejowe.kolej.com.pl/files/PKD2015_miroslaw_antonowicz.pdf), s.14 (dostęp: 28 sierpnia 2021 r.).

<sup>666</sup> W ocenie autora nazwa rozporządzenia nie wskazuje ściśle na regulację ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego – w tytule niniejszego aktu zabrakło wskazania na rodzaj ubezpieczenia jako ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z grupy 10 działu II z załącznika do u.d.u.r. Niewyjaśnione pozostaje pominięcie pojęcia odpowiedzialności cywilnej – prawdopodobnie spowodował to pośpiech w pracach legislacyjnych.

<sup>667</sup> Wejście w życie - 30 maja 2017 r.

kraj członkowski UE, miała w tym zakresie pełną swobodę (oczywiście w granicach rozporządzenia).

Dnia 3 marca 2017 r. przedstawiono projekt rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego. Celem rozporządzenia było ustanowienie terminu powstania obowiązku ubezpieczenia oraz wprowadzenie minimalnych sum gwarancyjnych ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego. Zgodnie z treścią projektu rozporządzenia, obowiązek ubezpieczenia powstawać miał nie później niż w dniu złożenia wniosku o udzielenie licencji, zaś minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia, w okresie ubezpieczenia nie dłuższym niż 12 miesięcy, w odniesieniu do jednego zdarzenia i wszystkich zdarzeń, których skutki są objęte umową ubezpieczenia, wynosić miała równowartość w złotych:

1. 250.000 euro w odniesieniu do przewoźnika kolejowego realizującego przewozy wyłącznie po infrastrukturze kolejowej, której jest zarządcą;
2. 2.500.000 euro w odniesieniu do pozostałych przewoźników.

Powyższy projekt obarczony był jednak niedoskonałościami o naturze zarówno prawnej, jak i ekonomicznej, które to zostały wskazane przez podmioty rynku kolejowego oraz organy nadzoru regulacyjnego biorące udział w konsultacjach społecznych do niniejszego aktu<sup>668</sup>. Poniżej wybrane uwagi dotyczące projektowanych przepisów.

Odnosząc się do paragrafu rozporządzenia ustawiającego termin powstania obowiązku ubezpieczenia nie później niż w dniu złożenia wniosku o udzielenie licencji zostały podniesione w szczególności następujące kwestie:

1. brak zgodności z art. 806 § 1 k.c., zgodnie z którym umowa ubezpieczenia jest nieważna, jeżeli zajście przewidzianego w umowie wypadku nie jest możliwe,
2. rozbieżność z art. 5 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/171 z dnia 4 lutego 2015 roku w sprawie niektórych aspektów procedury wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym<sup>669</sup>, zgodnie z którym organ wydający licencję nie może żądać, aby ubezpieczenie stało się skuteczne, zanim przedsiębiorstwo kolejowe rozpocznie eksploatację swoich pociągów,
3. brak podstaw ponoszenia ciężaru finansowego składki ubezpieczeniowej przed możliwością ziszczenia się wypadku ubezpieczeniowego.

---

<sup>668</sup> <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//527/12296702/12422246/12422249/dokument284135.pdf> (dostęp: 3 maja 2022 r.)

<sup>669</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/171 z dnia 4 lutego 2015 r. w sprawie niektórych aspektów procedury wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz.U.U.E.L.2015.29.3).

Jak wskazano w zastrzeżeniach PIU w przedmiocie terminu powstania obowiązku ubezpieczenia ochrona ubezpieczeniowa obowiązywać będzie w momencie, gdy ubezpieczony jeszcze nie wykonuje przewozów (moment ubiegania się o licencję), co oznacza, że w okresie do momentu rozpoczęcia przewozów zajście wypadku ubezpieczeniowego nie jest możliwe a to wiąże się z sankcją nieważności umowy ubezpieczenia przewidzianą w 806 § 1 kodeksu cywilnego co do tego okresu<sup>670</sup>. Analizując powyższą kwestię warto wskazać, że o nieważności umowy decyduje nie stan rzeczy przed zawarciem umowy ubezpieczenia istniejący w chwili jej zawarcia, lecz stan rzeczy, który występuje w czasie trwania umowy. Umowa ubezpieczenia określa wypadek (wypadki), którego zajście w czasie jej trwania powoduje odpowiedzialność ubezpieczyciela, zaś niemożliwość zajścia tego wypadku powoduje nieważność umowy<sup>671</sup>. Jednocześnie warto dodać, że ponoszenie przez ubezpieczyciela ryzyka zapłaty określonej sumy pieniężnej w razie zajścia wypadku ubezpieczeniowego następuje tylko wówczas, gdy zajście przewidzianego w umowie wypadku (wypadku ubezpieczeniowego) jest możliwe. Niemożliwość zajścia wypadku ubezpieczeniowego w okresie ubezpieczenia skutkuje niemożliwością świadczenia ubezpieczyciela<sup>672</sup>.

Kolejnym argumentem powoływanym przed podmioty biorące udział w konsultacjach społecznych (tu: uwagi Kolei Wielkopolskich, LOTOS Kolej czy PKP Intercity<sup>673</sup>) zasługującym na uwzględnienie był brak zgodności omawianego projektu przepisu rozporządzenia z art. 5 ust. 2 Rozporządzenia UE nr 2015/171 w sprawie niektórych aspektów procedury wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym stanowiącym, zgodnie z którym organ wydający licencje nie może żądać, aby ubezpieczenie stało się skuteczne, zanim przedsiębiorstwo kolejowe rozpocznie eksploatację swoich pociągów. Eksploatację pociągów należy przy tym rozumieć jako faktyczne rozpoczęcie działalności nie tyle przewozowej, ale moim zdaniem również polegającej na wprowadzeniu w ruch wszelkiego rodzaju pojazdów szynowych niekoniecznie w związku z realizacją usługi przewozowej. Powyższe uzasadnione jest stanowiskiem, że ubezpieczenie OC przewoźnika kolejowego obejmuje szkody nie tylko wyrządzone faktycznym ruchem pojazdów szynowych, ale ogółem działalności związanej z ruchem przedsiębiorstwa kolejowego w rozumieniu art. 435 k.c. Prawdopodobnie chodziło

---

<sup>670</sup> <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//527/12296702/12422246/12422249/dokument284135.pdf> (dostęp: 3 lutego 2022 r.), s. 11.

<sup>671</sup> H. Ciepła, *Art. 806*, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom V. Zobowiązania. Część szczegółowa*, (red.) J. Gudowski, Wolters Kluwer, Warszawa 2017, LEX nr 587729210.

<sup>672</sup> Z. Gawlik, *Art. 806*, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania. Część szczególna*, (red.) A. Kidyba, Wolters Kluwer, Warszawa 2014, LEX nr 587286711.

<sup>673</sup> <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//527/12296702/12422246/12422249/dokument284135.pdf> (dostęp: 3 lutego 2022 r.), s. 17, s. 25, s. 27.

o sytuację, kiedy to pojazdy szynowe nie były wykorzystywane przez przedsiębiorców do wykonywania przewozów na podstawie przyznanej licencji przewoźnika kolejowego, a mogły już powodować faktyczne niebezpieczeństwo dla otoczenia np. na bocznicach kolejowych podczas prac manewrowych.

Przywołać należy również uwagi przedstawicieli przewoźników kolejowych, w tym Kolei Wielkopolskich oraz LOTOS Kolej. Zgodnie z zajęтым przez te podmioty stanowiskiem, na moment składania wniosku o udzielenie licencji przewoźnik nie wykonuje jeszcze przewozów, zatem nie ma pewności kiedy, a nawet czy w ogóle licencję otrzyma, czyli nie wie nawet, kiedy będzie mógł rozpocząć przewozy<sup>674</sup>. W skrajnych sytuacjach może się więc okazać, że przewoźnik będzie zobowiązany do zawarcia umowy ubezpieczenia, która to w momencie odmowy wydania licencji przez Urząd Transportu Kolejowego okaże się bezprzedmiotowa z uwagi na brak ryzyka związanego z możliwością wykonywanych przewozów. Powyższa sytuacja niewątpliwie generowałaby koszty zawarcia takiej umowy ubezpieczenia odpowiednio od czasu udzielanej ochrony ubezpieczeniowej, a więc od dnia złożenia wniosku do momentu ostatecznej decyzji w przedmiocie odmowy udzielenia licencji na wykonywanie przewozów kolejowych<sup>675</sup>. Do tego okresu należy doliczyć również okres rozpatrywania odwołania podmiotu ubiegającego się o licencję od decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz ewentualną drogę sądową w przedmiocie zaskarżenia decyzji<sup>676</sup>. Co prawda zgodnie z art. 812 § 4 k.c. możliwe byłoby odstąpienie od zawartej umowy ubezpieczenia w terminie siedmiu dni od jej zawarcia, to jednak z uwagi na terminy na wydanie decyzji administracyjnej przez UTK (3 miesiące) nie byłoby faktycznie możliwe wykorzystanie tej formy rozwiązania umowy ubezpieczenia przez przedsiębiorstwo nieskutecznie ubiegające się o licencję przewoźnika kolejowego.

**W dniu 29 maja 2017 r. opublikowane zostało w Dzienniku Ustaw Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 25 maja 2017 r. w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego.** Akt ten definitywnie wprowadził termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalne sumy gwarancyjne. *De lege lata*, zgodnie z § 2 Rozporządzenia,

---

<sup>674</sup> Uwagi Kolei Wielkopolskich do projektu rozporządzenia na etapie konsultacji społecznych, <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//527/12296702/12422246/12422249/dokument284135.pdf> (dostęp: 20 września 2021 r.) s. 17.

<sup>675</sup> Zgodnie z art. 47 ust. 1 decyzję w przedmiocie udzielenia albo odmowy udzielenia licencji Prezes UTK wydaje nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia złożenia przez przedsiębiorcę kompletnego wniosku o udzielenie licencji.

<sup>676</sup> Szerzej nt. kontroli decyzji i postanowień Prezesa UTK zob. Ł. Gołąb, *Kontrola decyzji i postanowień Prezesa UTK przez Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Glosa do postanowienia Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z 27 listopada 2013 r. (XVII AmK 22/13)*, Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny 2014, nr 7, s.121-123.

obowiązek ubezpieczenia powstaje nie później niż w dniu poprzedzającym dzień rozpoczęcia wykonywania działalności objętej licencją, zaś minimalne sumy gwarancyjne do jednego zdarzenia i wszystkich zdarzeń na okres ubezpieczenia nie dłuższy niż 12 miesięcy zostały ukształtowane na następującym poziomie:

1. 100.000 euro w odniesieniu do przewoźnika kolejowego posiadającego licencję na wykonywanie przewozów kolejowych, wykonującego przewozy wyłącznie po liniach kolejowych wąskotorowych;
2. 250.000 euro w odniesieniu do przewoźnika kolejowego wykonującego przewozy wyłącznie po infrastrukturze kolejowej, której jest zarządcą;
3. 2.500.000 euro w odniesieniu do pozostałych przewoźników<sup>677</sup>.

Rozważaniom co do wprowadzenia wysokości minimalnych sum gwarancyjnych został poświęcony oddzielny podrozdział w pracy.

## **5. Zakres ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego**

Analizując ubezpieczenie OC przewoźnika kolejowego kluczową kwestią pozostaje omówienie zakresu tego ubezpieczenia. Istotą zakresu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej jest wskazanie potencjalnych szkód będących następstwem zdarzeń, za które odpowiedzialność ponosi ubezpieczyciel na podstawie zawartej umowy ubezpieczenia. Jak wskazuje się w doktrynie, „wymuszanie” szerokiego zakresu odpowiedzialności ubezpieczyciela na podstawie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej prowadzi przede wszystkim do ochrony potencjalnych poszkodowanych<sup>678</sup>. Skuteczną ochronę poszkodowanych miała zapewnić również ingerencja ustawodawcy wprowadzającego wymóg obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej<sup>679</sup> dla przewoźników kolejowych oraz kontrolę spełnienia tegoż wymogu ubezpieczenia przez Prezesa UTK przy udzielaniu licencji na wykonywanie przewozów kolejowych.

**W przypadku odpowiedzialności cywilnej zakresem ubezpieczenia mogą być objęte szkody wyrządzone czynem niedozwolonym oraz wynikłe z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, o ile nie sprzeciwia się to ustawie lub właściwości (naturze) danego rodzaju stosunku.** Ustawodawca nie różnicuje również sum gwarancyjnych odnoszących się do poszczególnych typów odpowiedzialności. W przypadku ubezpieczeń OC

---

<sup>677</sup> Kwoty sum gwarancyjnych są ustalane przy zastosowaniu kursu średniego Euro ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski po raz pierwszy w roku, w którym umowa ubezpieczenia została zawarta (§ 3 ust. 2 Rozporządzenia w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego).

<sup>678</sup> M. Orlicki, *Ubezpieczenia obowiązkowe*, Warszawa 2011, s. 223.

<sup>679</sup> A. Raczyński, *Sytuacja prawna ...*, s. 8.

zaliczonych do ubezpieczeń dobrowolnych brak jest ustawowej regulacji związanej z pożądanym zakresem tych ubezpieczeń – zakres ubezpieczenia wskazany jest w umowie ubezpieczenia, ogólnych warunkach ubezpieczenia<sup>680</sup> lub tzw. klauzulach brokerskich stanowiących klauzule dodatkowe do umowy ubezpieczenia. W przypadku gdy ubezpieczenie OC zostanie uznane za obowiązkowe, do którego zastosowanie ma u.u.o., jego zakres będzie rozpatrywany przez pryzmat art. 9a niniejszej ustawy, zgodnie z którym umowa obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej obejmuje szkody, o jakich mowa w art. 9<sup>681</sup>, będące następstwem zdarzenia, które miało miejsce w okresie ubezpieczenia. Odpowiedzialność ubezpieczyciela wynikająca z zawartej umowy obejmuje: szkody na osobie: śmierć, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia oraz szkody na mieniu: utratę lub zniszczenie mienia poszkodowanego.

Rozwinięciem zakresu ochrony ubezpieczeniowej obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej jest art. 11 u.u.o. zgodnie z którym obowiązkowymi ubezpieczeniami, o których mowa w art. 4 pkt 4 u.u.o., jest objęta odpowiedzialność cywilna podmiotów objętych ubezpieczeniem za szkody wyrządzone przy wykonywaniu czynności, wykonywaniu zawodu albo prowadzeniu działalności lub będące następstwem wad produktu, określona w ustawie wprowadzającej dany obowiązek lub umowie międzynarodowej ratyfikowanej przez RP. Powyższy przepis prowadzi do następujących spostrzeżeń. Przy wyznaczaniu granic ochrony ubezpieczeniowej drugorzędne znaczenie ma reżim odpowiedzialności; umową ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej jest objęta tzw. odpowiedzialność polegająca na prowadzeniu działalności przewoźnika kolejowego- znaczenie ma fakt, że szkoda została wyrządzona przy wykonywaniu działalności kolejowej, a nie przy sposobności czy okazji jej wykonywania. W sytuacji gdy obok działalności podlegającej

---

<sup>680</sup> Dla przykładu - OWU odpowiedzialności cywilnej TUiR Warta S.A. §3 ust.1 „Z zastrzeżeniem ograniczeń wynikających z treści umowy ubezpieczenia i niniejszych OWU WARTA obejmuje ochroną ubezpieczeniową odpowiedzialność cywilną deliktową lub kontraktową za Szkody wyrządzone Osobie trzeciej, którą w myśl przepisów prawa Ubezpieczony ponosi: 1) w związku z prowadzeniem określonej w umowie ubezpieczenia działalności lub posiadaniem rzeczy wykorzystywanych w tej działalności, 2) za Produkt, 3) za wykonane usługi. 2. Zakresem ubezpieczenia objęte są Szkody spowodowane nieumyślnie, w tym wskutek rażącego niedbalstwa” [https://www.warta.pl/documents/oferta\\_dla\\_firmy/Warta\\_OWU\\_OC\\_dla\\_produkow\\_korporacyjnych\\_C7650.pdf](https://www.warta.pl/documents/oferta_dla_firmy/Warta_OWU_OC_dla_produkow_korporacyjnych_C7650.pdf) (dostęp: 3 maja 2022 r.).

<sup>681</sup> Art. 9. 1 u.u.o.: „Umowa ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej obejmuje odpowiedzialność cywilną podmiotu objętego obowiązkiem ubezpieczenia za szkody wyrządzone czynem niedozwolonym oraz wynikłe z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, o ile nie sprzeciwia się to ustawie lub właściwości (naturze) danego rodzaju stosunków. 2. Umowa ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej (...) obejmuje również szkody wyrządzone umyślnie lub w wyniku rażącego niedbalstwa ubezpieczającego lub osób, za które ponosi on odpowiedzialność.”



obowiązkowemu ubezpieczeniu ubezpieczony prowadzi także inną aktywność zawodową czy gospodarczą, powstałe wówczas szkody nie są już objęte zakresem ochrony<sup>682</sup>.

Zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela uzupełnia przepis art. 11 ust. 2 omawianej ustawy, zgodnie z którym umowa ubezpieczenia OC obejmuje także szkody wyrządzone w wyniku rażącego niedbalstwa ubezpieczonego lub osoby, za którą ponosi on odpowiedzialność. Umowa ubezpieczenia OC odpowiedzialności swoim zakresem obejmuje zatem wszystkie kategorie winy nieumyślnej ubezpieczonego i rozciąga się także na działania lub zaniechania jego pracowników. Dodatkowo możliwe jest rozszerzenie odpowiedzialności ubezpieczyciela również na winę umyślną pracowników przewoźnika kolejowego na podstawie klauzuli reprezentantów. Klauzula reprezentantów chroni ubezpieczonego przewoźnika kolejowego w przypadku, gdy osoby, za które odpowiada, wyrządzają szkodę wskutek rażącego niedbalstwa i winy umyślnej<sup>683</sup>. Zgodnie z większością postanowień o.w.u. przyjmuje się szeroką definicję pracownika – pracownik również jako osoba zatrudniona przez ubezpieczonego na podstawie umowy o pracę, powołania, wyboru, mianowania lub spółdzielczej umowy o pracę oraz innych umów cywilnoprawnych, z wyłączeniem osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą, chyba że prowadzi działalność wyłącznie na rzecz ubezpieczonego. Za pracownika uważa się również praktykanta, któremu ubezpieczony powierzył wykonywanie określonych czynności na jego rzecz i pod jego kierownictwem.

Analiza zakresu ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego wymaga szczegółowego omówienia, z uwagi na:

1. lakoniczne regulacje krajowe, europejskie oraz międzynarodowe dotyczące zakresu odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego, a co z tym związane jego ubezpieczenia<sup>684</sup>,
2. brak przesądzenia przez polskiego ustawodawcę o obowiązkowym charakterze ubezpieczenia (zob. szerzej podrozdział 5),
3. brak szczegółowych regulacji co do oczekiwanego zakresu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego oraz wytycznych UTK.

---

<sup>682</sup> M. Serwach, [w:] *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Tom 1*, (red.) Z. Brodecki, M. Serwach, M. Glicz, Warszawa 2010, s. 742.

<sup>683</sup> Przekładowa klauzula reprezentantów: „Ubezpieczyciel nie odpowiada za szkody wyrządzone umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa wyłącznie przez Ubezpieczającego. Za Ubezpieczającego rozumie się wyłącznie Zarząd Spółki.” Na temat klauzul reprezentantów zob.: M. Serwach, *Klauzula reprezentantów – blaski i cienie art. 827 k.c. przed i po nowelizacji*, *Prawo Asekuracyjne* 2007, nr 3, s. 25-38.

<sup>684</sup> Warto przypomnieć, że zakres odpowiedzialności cywilnej ubezpieczonego co do zasady wyznacza zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela z umowy ubezpieczenia OC, mając jednak na względzie liczne wyłączenia i ograniczenia ochrony ubezpieczeniowej (np. sumy gwarancyjne, udziały własne).

Potencjalna możliwość zróżnicowania zakresu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej poszczególnych przewoźników kolejowych mogłoby spowodować nierówną ochronę wobec potencjalnych poszkodowanych. Badając zakres ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych na samym początku należy odnieść się do art. 46 ust. 10 i 11 ustawy o transporcie kolejowym. Zgodnie z ust. 10 wymagania dotyczące zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej uznaje się za spełnione, gdy przedsiębiorca ubiegający się o udzielenie licencji wykaże, że zawarł umowę ubezpieczenia OC lub umowę gwarancji ubezpieczeniowej. Powyższy ustęp stanowi o wariantowości niniejszego ubezpieczenia. Zgodnie z art. 46 ust. 11 zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej uwzględnia wymagania określone wskazywanymi przepisami art. 12 rozporządzenia nr 1371/2007/WE. Warto wskazać, że powołane rozporządzenie unijne reguluje wymóg posiadania odpowiedniego ubezpieczenia przez przedsiębiorstwo kolejowe lub przedstawienia przez nie równoważnego zabezpieczenia w zakresie jego odpowiedzialności regulowanej w rozporządzeniu. Przywołany akt reguluje jednak wyłączone kwestie odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych wobec pasażerów za wypadki w ruchu kolejowym, z pominięciem osób trzecich. Dyrektywa 2012/34/UE, będąca przedmiotem implementacji do prawa krajowego w ustawie o transporcie kolejowym, stanowi że przedsiębiorstwo kolejowe będzie odpowiednio ubezpieczone lub zawrze równoważne porozumienie w celu pokrycia, zgodnie z prawem międzynarodowym i krajowym, odpowiedzialności cywilnej od wypadku, **w szczególności** w odniesieniu do pasażerów, bagażu, przesyłek, poczty i osób trzecich. Niezależnie zaś od tego obowiązku można wziąć pod uwagę specyficzne uwarunkowania i profil ryzyka poszczególnych rodzajów usług, a zwłaszcza działania systemu kolei ze względów kulturowych lub historycznych. W przedmiocie regulacji krajowych i międzynarodowych należy wskazać całkowity brak norm regulujących zakres ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego. Obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przez przewoźników kolejowych przewidują jednak normy prawa międzynarodowego. Konwencja COTIF w art. 6 § 3 Załącznika E reguluje możliwość zażądania przez zarządcę infrastruktury kolejowej (od przewoźnika kolejowego) udowodnienia zawarcia umowy ubezpieczenia zapewniającej wystarczającą odpowiedzialność lub podjęcie równoważnych działań w celu pokrycia wszelkich roszczeń, o których mowa w załączniku, niezależnie od tego, z jakiego tytułu mogły one wynikać. Co więcej, każdego roku przewoźnik powinien udowodnić zawarcie umowy ubezpieczenia (lub równoważnego zabezpieczenia) oraz niezwłocznie powiadomić o każdej zmianie przed jej wejściem w życie.

Istotne stanowisko w omawianym zakresie zaprezentował Prezes UTK w przywoływanym już dokumencie konsultacyjnym z 2014 r. dotyczącym projektu przepisów

dotyczących ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego w Polsce. Do podstawowego (minimalnego) zakresu zaliczył odpowiedzialność ubezpieczyciela za szkody na osobie dotyczące osób trzecich, w tym pasażerów, oraz innych osób poszkodowanych, szkody na mieniu, w tym mieniu pasażerów, innych przedsiębiorców kolejowych oraz innych uczestników zdarzenia czy szkody w środowisku (w szczególności koszty usunięcia szkodliwej substancji, przywrócenia środowiska, rekultywacji gleby).

Jednocześnie Prezes UTK przewidział możliwość rozszerzenia zakresu ubezpieczenia o szkody wyrządzone umyślnie przez pracowników przewoźnika kolejowego i osoby, za które przewoźnik ponosi odpowiedzialność<sup>685</sup>. W jego ocenie zakres ubezpieczenia powinien także obejmować szkody wyrządzone w wyniku rażącego niedbalstwa, a także spowodowane pod wpływem alkoholu oraz innych środków odurzających. Zaproponowane zostało również wprowadzenie klauzuli rozszerzającej zakres ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej o szkody wyrządzone przez podwykonawców z prawem do regresu<sup>686</sup>.

Najszersze dotychczas opracowanie dotyczące modelu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego zostało zaprezentowane przez KPMG Advisory sp. z o.o. sp.k podczas prezentacji pt. *Odpowiedzialność cywilna przewoźników kolejowych w Polsce*<sup>687</sup>. Zgodnie z zaprezentowanym modelem ubezpieczenie miałyby obejmować szkody wyrządzone następującym podmiotom:

1. stronie umowy przewozu pasażerskiego - za poniesiony uszczerbek na zdrowiu lub utratę bagażu<sup>688</sup>,
2. stronie umowy przewozu towaru – za zaginięcie lub zniszczenie ładunku do wartości przewidzianej konwencją COTIF (17 SDR/kg),
3. osobom trzecim nie będącym stroną umowy o przewóz – powstałe wskutek śmierci, uszczerbku na zdrowiu czy szkody na mieniu,
4. podmiotom sektora kolejowego – zarządcy infrastruktury kolejowej, właścicielom taboru kolejowego, innym przewoźnikom kolejowym. Dotyczy to zarówno bezpośrednich szkód związanych z uszkodzeniem taboru oraz szkód pośrednich wynikających z tytułu opóźnień innych pociągów w wyniku zdarzenia kolejowego.

---

<sup>685</sup> Znana jako klauzula reprezentantów zgodnie z którą rozszerzona zostaje odpowiedzialność ubezpieczającego w przypadku, gdy osoby, za które odpowiada, wyrządzają szkodę wskutek rażącego niedbalstwa i winy umyślnej  
<sup>686</sup> zob.: <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/4900,Dokument-konsultacyjny-Ustalenia-Prezesa-Urzedu-Transportu--Kolejowego-w-zakresie.html?search=286501850> (dostęp: 8 kwietnia 2022 r.), s. 2.

<sup>687</sup> KPMG, *Odpowiedzialność cywilna przewoźników kolejowych w Polsce. Materiał do dyskusji*. Warszawa 2013, s. 20.

<sup>688</sup> Ubezpieczenie nie uwzględniałoby odszkodowania z tytułu opóźnień pociągów wprowadzonych Rozporządzeniem 1371/2007.

5. w przypadku wystąpienia szkody środowiskowej<sup>689</sup> - koszty usunięcia szkodliwej substancji, przywrócenia środowiska, rekultywacji gleby.

## 6. Charakter ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego

Dokonując analizy obowiązujących regulacji dotyczących ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego celowe jest podjęcie rozważań związanych z charakterem tego ubezpieczenia. Zgodnie z art. 15 ust. 2 u.d.u.r., umowa ubezpieczenia ma charakter dobrowolny, z zastrzeżeniem przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Na podstawie art. 3 ust. 1 u.u.o ubezpieczeniem obowiązkowym jest ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej podmiotu lub ubezpieczenie mienia, jeżeli ustawa lub ratyfikowana przez RP umowa międzynarodowa nakłada obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia. Jednocześnie art. 4 niniejszej ustawy prawodawca określił ubezpieczenia obowiązkowe, dzieląc je w następujący sposób:

1. ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów;
2. ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej rolników z tytułu posiadania gospodarstwa rolnego;
3. ubezpieczenie budynków wchodzących w skład gospodarstwa rolnego od ognia i innych zdarzeń losowych;
4. ubezpieczenia wynikające z przepisów odrębnych ustaw lub umów międzynarodowych ratyfikowanych przez Rzeczpospolitą Polską, nakładających na określone podmioty obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia.

Specyfika ubezpieczenia obowiązkowego przejawia się w braku dobrowolności zawarcia umowy ubezpieczenia, co oznacza, że w przypadku ubezpieczenia obowiązkowego

---

<sup>689</sup> Zgodnie z ustawą z 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich zapobieganiu przez szkodę w środowisku rozumie się negatywną, mierzalną zmianę stanu lub funkcji elementów przyrodniczych, ocenioną w stosunku do stanu początkowego, spowodowaną bezpośrednio lub pośrednio przez działalność podmiotu korzystającego ze środowiska (art. 6 pkt 11 ustawy). Ustawa o zapobieganiu szkodom wskazuje przy tym dwa rodzaje szkód w środowisku: bezpośrednie zagrożenie szkodą w środowisku (szkoda grożąca) oraz szkodę w środowisku (szkoda zaistniała). Obowiązki zapobiegawcze aktualizują się dopiero, gdy zaistnieje bezpośrednie zagrożenie szkodą w środowisku, przez co należy rozumieć wysokie prawdopodobieństwo wystąpienia szkody w przyszłości. Obowiązki naprawcze aktualizują się zaś dopiero, gdy szkoda wystąpi – szerzej: B. Kuraś, *Jest szkoda w środowisku, będzie obowiązek jej naprawienia*, <http://www.codozasady.pl/jest-szkoda-w-srodowisku-bedzie-obowiazek-jej-naprawienia/> (dostęp: 19 kwietnia 2022 r.).

wyłączone są wybrane aspekty związane ze swobodą kontraktową, a w szczególności swobody kontraktowania w ogóle<sup>690</sup>.

Jak wskazuje Eugeniusz Kowalewski, wprowadzenie ubezpieczeń obowiązkowych powinno mieć miejsce wyłącznie, gdy przemawiają za tym ważkie względy społeczne czy gospodarcze, wśród których potrzeba szczególnej ochrony poszkodowanych, narażonych na intensywne ryzyko szkód masowych czy też katastrofalnych powinna być głównym motywem brany pod uwagę przez ustawodawcę<sup>691</sup>.

Warto wskazać, że wprowadzenie obowiązkowego ubezpieczenia zdaniem Mirosława Antonowicza powinno uwzględniać następujące kwestie<sup>692</sup>:

1. czy dotyczy to dziedziny, ważnej społecznie i gospodarczo,
2. czy obejmuje ryzyka o charakterze powszechnym,
3. czy będzie chronić interesy ekonomiczne osób poszkodowanych i uprawnionych osób trzecich poprzez gwarantowanie możliwości zaspokojenia roszczeń,
4. czy gwarantowana będzie przy tym skuteczna kontrola spełnienia obowiązku ubezpieczenia.

Celowe jest odniesienie do **zasadności traktowania umowy ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego jako umowy o charakterze ubezpieczenia obowiązkowego**.

Odnosząc się do pierwszej z przesłanek wskazać należy, że transport kolejowy (realizowanie przewozów pasażerskich, jak i towarowych) niewątpliwie należy do dziedziny zasługującej na uznanie zarówno ze społecznego, jak i gospodarczego punktu widzenia. Kolej zaspakaja potrzeby transportowe osób związane z realizacją ich indywidualnych celów, umożliwia im sprawne przemieszczanie się pozostając przy tym relatywnie wygodnym, a jednocześnie najbezpieczniejszym środkiem transportu lądowego. Dzięki sektorowi kolejowemu możliwe jest dostarczanie towarów, wytworzonych przez zakłady produkcyjne, podmiotom zainteresowanym ich nabyciem zarówno w kraju, jak i za granicą. Istotne znaczenie popytu na usługi kolejowe ma przede wszystkim dostępność tego typu przewozów, jak i fakt, że przewozy kolejowe są też znacznie tańsze niż przejazdy na tych samych trasach realizowane

---

<sup>690</sup> B. Wojno, *Wprowadzenie ubezpieczeń obowiązkowych – aspekty konstytucyjne*. [w:] *System prawny ubezpieczeń obowiązkowych. Przesłanki i kierunki reform*, E. Kowalewski, W.W. Mogilski (red.), Toruń 2014, s. 96.

<sup>691</sup> E. Kowalewski, *Dylematy prawa ubezpieczeń obowiązkowych a kodeks ubezpieczeń*, Studia Iuridica Toruniensia, Toruń 2010, Tom VIII, s. 12.

<sup>692</sup> [http://www.przejazdy-kolejowe.kolej.com.pl/files/PKD2015\\_miroslaw\\_antonowicz.pdf](http://www.przejazdy-kolejowe.kolej.com.pl/files/PKD2015_miroslaw_antonowicz.pdf) (dostęp: 28 kwietnia 2022 r.).

przez linie lotnicze<sup>693</sup>. Kolej w Polsce stanowi drugą, najważniejszą po transporcie drogowym, gałąź transportową zarówno w realizowaniu przewozów osobowych, jak i towarowych.

Ochrona interesów ekonomicznych osób poszkodowanych i uprawnionych osób trzecich poprzez zagwarantowanie możliwości zaspokojenia roszczeń jest jednym z podstawowych motywów wprowadzenia ubezpieczeń obowiązkowych zgodnie z uzasadnieniem projektu ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych<sup>694</sup>. Masowość korzystania z usług kolejowych skutkuje szerokim kręgiem osób potencjalnie poszkodowanych.

Z uwagi na obowiązywanie wymogu zawarcia przez podmiot ubiegający się o licencję na wykonywanie przewozów kolejowych umowy ubezpieczenia OC oczywiste jest istnienie realnej kontroli organu regulacyjnego (UTK), kontrolującego zawieranie ubezpieczenia przez zainteresowane podmioty<sup>695</sup>. Wskazać należy, że kontrola ta nie odbywa się wyłącznie w momencie rozpatrywania przez Prezesa UTK wniosku zainteresowanego o udzielenie licencji, ale również w trakcie przeprowadzanych kontroli okresowych czy *ad hoc* u przewoźników kolejowych. Zgodnie z Załącznikiem nr 2 do Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2015/171 z dnia 4 lutego 2015 r. w sprawie niektórych aspektów procedury wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym<sup>696</sup> organ wydający licencję zobowiązany jest podać pierwszą datę ważności polisy ubezpieczeniowej. Jednocześnie uregulowano obowiązek utrzymania swojego ubezpieczenia OC przez przedsiębiorstwo kolejowe. Licencja jest nieważna w przypadku, gdy przedsiębiorstwo kolejowe nie spełni tego wymogu<sup>697</sup>. Zgodnie z informacjami uzyskanymi od UTK w drodze wniosku o udzielenie informacji publicznej, w Urzędzie funkcjonuje System: Kolejowe eBezpieczeństwo (KeB) będący integralną częścią strony internetowej UTK<sup>698</sup>, do którego dostęp zarówno pracownicy UTK, jak i podmioty działające na rynku kolejowym w zakresie wpisów dotyczących ich samych. W systemie KeB istnieje zakładka pod nazwą „Rejestr OC”, w której gromadzone są

---

<sup>693</sup> E. Zielińska, *Analiza rynku usług kolejowych w Polsce*, Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe, Radom 2017, nr 2, s. 672.

<sup>694</sup> Uzasadnienie projektu ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, <https://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/druk.xsp?nr=2847>, s. 58 (dostęp: 5 maja 2022 r.).

<sup>695</sup> Podczas konsultacji społecznych nad Rozporządzeniem w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego Prezes UTK wskazał na konieczność zwiększenia zatrudnienia w Urzędzie Transportu Kolejowego o 0,5 etatu z uwagi na wzrost obowiązków w zakresie weryfikacji wymagań ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych w Polsce oraz jej ubezpieczenia.

<sup>696</sup> Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2015/171 z dnia 4 lutego 2015 r. w sprawie niektórych aspektów procedury wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz. Urz. UE L z 5 lutego 2015 r.)

<sup>697</sup> Szerzej: Urząd Transportu Kolejowego, Stanowisko Prezesa UTK w zakresie ważności ubezpieczenia OC i licencji przewoźnika kolejowego, Warszawa 2017, s. 2.

<sup>698</sup> <https://keb.utk.gov.pl/> (dostęp: 24 kwietnia 2022 r.).

dokumenty i dane dotyczące ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej danego przewoźnika kolejowego. Przewoźnik kolejowy ma obowiązek „utrzymania” swojego ubezpieczenia OC ponieważ jest to warunek ważności posiadanej licencji. Przewoźnicy oprócz wpisu zawierającego podstawowe dane dotyczące umowy ubezpieczenia, tj. okresu obowiązywania oraz wysokości sumy gwarancyjnej, zobowiązani są do załączenia dokumentów potwierdzających zawarcie wymaganej umowy ubezpieczenia, a pozwalającej UTK na weryfikację zakresu tegoż ubezpieczenia.

Co istotne dla dalszych rozważań, to zgodnie z orzeczeniem TK z dnia 18 kwietnia 2000 r. (K 23/99) tam gdzie przepisy nakładają na osoby fizyczne lub prawne obowiązki, winien on również znaleźć przepis określający konsekwencję niespełnienia obowiązku. Brak stosownej sankcji powoduje, że przepis staje się martwy, a niespełnienie obowiązku nagminne<sup>699</sup>. Podzielić należy opinię do tego orzeczenia wyrażoną Marcina Orlickiego, którego zdaniem użyte przez Trybunał Konstytucyjny sformułowanie „*staje się martwy*” nie odnosi się do mocy obowiązującej przepisu, lecz do jego efektywności, zaś brak normy sankcjonującej sam przez się nie skutkuje pozbawieniem normy sankcjonowanej mocy obowiązującej ani nawet efektywności<sup>700</sup>.

Do czasu wejścia w życie rozporządzenia z 23 maja 2017 r. przymus dla w zakresie regulacji ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych miał charakter imperatywnej normy nakazującej posiadanie zabezpieczenia finansowego przez podmiot ubiegający się o wydanie licencji na wykonywanie działalności przewozów kolejowych. Należy wskazać, że taki przymus pośredni może przybrać formę warunku koniecznego do ubiegania się o zezwolenie na wykonywanie regulowanej działalności gospodarczej. Taką formę pośredniego przymusu ubezpieczenia Eugeniusz Kowalewski, Władysław Wojciech Mogilski, Michał Piotr Ziemiak określili jako ubezpieczenie obowiązkowe wariantywne<sup>701</sup>. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego do czasu wydania rozporządzenia nie było zaliczane do ubezpieczeń obowiązkowych w rozumieniu u.u.o.<sup>702</sup> i uznane zostało za *ubezpieczenie obowiązkowe wariantywne*, gdyż oznaczało spełnienie przez przewoźnika kolejowego jednego z wariantów dopełnienia obowiązku ustanowienia zabezpieczenia (jako warunku licencji na prowadzenie działalności przewozowej), nie zaś z uwagi na brak atrybutów, o jakich mowa w art. 22 ust. 2 u.o.o. Zgodnie z powyższym przepisem w odniesieniu do umów ubezpieczeń

---

<sup>699</sup> Wyrok TK z dnia 18 kwietnia 2000 r., K 23/99, OTK 2000, nr 3, poz. 89.

<sup>700</sup> M. Orlicki, *Ubezpieczenia ...*, s. 162.

<sup>701</sup> E. Kowalewski, W.W. Mogilski, M.P. Ziemiak, *Stan prawny ubezpieczeń obowiązkowych w Polsce*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2015, nr 1, s. 7 oraz powołana tam literatura.

<sup>702</sup> *Ibidem*, s. 86.

obowiązkowych, o których mowa w art. 4 pkt 4 u.u.o. (ubezpieczenie wynikające z przepisów odrębnych ustaw lub umów międzynarodowych ratyfikowanych przez Rzeczpospolitą Polską, nakładających na określone podmioty obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia) szczegółowy zakres ubezpieczenia, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną określają odrębne przepisy. Do dnia 30 maja 2017 r. o ile możliwe było wywiedzenie zakresu ubezpieczenia z poszczególnych aktów prawnych przywołanych w poprzednim podrozdziale, brak było przepisów regulujących wprost termin powstania obowiązku oraz minimalne sumy gwarancyjne ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego. Co prawda w dniu 8 sierpnia 2014 roku Prezes UTK wydał dokument w sprawie ustalenia zakresu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych zawierający wytyczne co do wysokości sum gwarancyjnych jednak ten akt nie należał do aktów prawa powszechnie obowiązującego, a stanowił wyłącznie swoistą rekomendację, co do pożądanego (w opinii Prezesa UTK) modelu ubezpieczenia<sup>703</sup>.

Obecne regulacje prawne<sup>704</sup> w zakresie ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego **przesadzają o obowiązkowym charakterze tego ubezpieczenia**, z uwagi, na to że wyczerpuje ono znamiona obowiązkowego ubezpieczenia wskazane w szczególności w art. 22 ust. 2 u.u.o.: określono bowiem zakres ubezpieczenia, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną. Spełnienia warunków, co do terminu powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalnych sum gwarancyjnych nie powinny obecnie budzić wątpliwości, gdyż zostały wprowadzone Rozporządzeniem wydanym na podstawie delegacji ustawowej zawartej w art. 46 ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym. Co do kwestii szczegółowego zakresu ubezpieczenia poświęcony temu zagadnieniu został poprzedni podrozdział. Niemniej jednak w opublikowanym uzasadnieniu do projektu Rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 25 maja 2017 r. w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego<sup>705</sup> postawiono tezę, że przepisy ustawy o transporcie kolejowym dotyczące ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego „*skłaniają*” [!] do traktowania przewidzianego tam zabezpieczenia jako obowiązku posiadania zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej, nie zaś jako ubezpieczenia obowiązkowego *sensu stricto*, o którym mowa w przepisach u.u.o. Jak wskazano w uzasadnieniu, za zakwalifikowaniem ubezpieczenia jako wyłącznym obowiązku

---

<sup>703</sup> <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/4900,Dokument-konsultacyjny-Ustalenia-Prezesa-Urzedu-Transportu--Kolejowego-w-zakresie.html?search=286501850> (dostęp: 3 lutego 2022 r.).

<sup>704</sup> Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz Rozporządzenie Ministra Finansów i Rozwoju z dnia 23 maja 2017 w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego.

<sup>705</sup> <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//527/12296702/12422269/dokument288486.pdf>, s. 4 (dostęp: 20 kwietnia 2022 r.).



posiadania zabezpieczenia finansowego przemawia fakt, iż zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym, Rozporządzenie będzie określało jedynie termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną, zaś szczegółowy zakres obowiązkowego ubezpieczenia OC wynika z przepisów ustawy i bezpośrednio zawieranych przez strony umów ubezpieczenia. Powyższe stanowisko podczas konsultacji społecznych nie spotkało się z aprobatą zarówno KNF, jak i PIU<sup>706</sup>.

W ocenie Urzędu KNF stwierdzenie poczynione przez prawodawcę o braku obowiązkowości ubezpieczenia jest nieuprawnione. Zgodnie ze stanowiskiem Urzędu KNF w tym wypadku mamy do czynienia z obligatoryjnym zabezpieczeniem finansowym, a zatem nie można mówić o dobrowolnym statusie ubezpieczenia. Co więcej, zdaniem Urzędu KNF zakres ochrony został uregulowany w przepisach prawa europejskiego<sup>707</sup>.

Jak stwierdziła natomiast PIU<sup>708</sup> podstawowym problemem, jaki należało rozstrzygnąć, była kwalifikacja ubezpieczenia zaprezentowana w uzasadnieniu projektu rozporządzenia. PIU wskazała podczas konsultacji społecznych, że sformułowania zawarte w uzasadnieniu rozporządzenia w żaden sposób nie przesądzają o charakterze ubezpieczenia z uwagi na fakt, że uzasadnienie do rozporządzenia nie jest źródłem prawa, zaś przepisy rozporządzenia w kontekście podstawy prawnej mogą być różnie interpretowane. Odnosząc się do stanowiska PIU warto wskazać na pogląd, zgodnie z którym przymus ubezpieczenia dotyczy praw i obowiązków obywateli, a więc należy do materii ustawowej, stąd też ubezpieczenia przymusowe wprowadzane w oparciu o akty rangi niższej niż ustawa, bądź w oparciu o nieratyfikowane umowy międzynarodowe, są uznawane za niekonstytucyjne<sup>709</sup>. Co do uregulowania zakresu ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego PIU nie opowiedziała się tak

---

<sup>706</sup> <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//527/12296702/12422246/12422249/dokument284135.pdf>, s. 8, s. 11. 8 (dostęp: 29 kwietnia 2022 r.).

<sup>707</sup> <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//527/12296702/12422246/12422249/dokument284135.pdf>, s. 7-8 (dostęp: 29 kwietnia 2022 r.).

<sup>708</sup> Na podstawie art. 220 ust. 2 u.d.u.r. zadaniem PIU jest wyrażanie opinii o projektach aktów prawnych zawierających regulacje dotyczące działalności ubezpieczeniowej lub z nią związane i współdziałanie na wniosek przy ich opracowaniu. Jak wskazuje Marcin Orlicki przepisy zawierające upoważnienia do wydawania rozporządzeń dotyczących poszczególnych rodzajów ubezpieczeń obowiązkowych wymagają by Minister Finansów zasięgał opinii PIU – zdaniem autora jest to rozwiązanie godne akceptacji z uwagi, że treść bezwzględnie obowiązujących przepisów odnoszących się do szczegółowych zasad świadczenia ochrony ubezpieczeń w ubezpieczeniach obowiązkowych musi uwzględniać realia rynkowe, zaś poszkodowany może być chroniony w takim stopniu, w jakim jest to możliwe bez nadmiernego obciążenia podmiotów na których to obowiązek został nałożony – zob. M. Orlicki, *Ubezpieczenia ...*, s. 472.

<sup>709</sup> Por.: B. Wojno, *Wprowadzanie ...*, s. 110 i n., M. P. Ziemiak, *Stan ubezpieczeń obowiązkowych i innych ubezpieczeń przymusowych w ustawodawstwie polskim*, [w:] *System prawny ubezpieczeń obowiązkowych. Przesłanki i kierunki reform* E. Kowalewski, W.W. Mogilski (red.), s. 67–72.

zdecydowanie jak KNF, twierdząc, że „fakt nieuregulowania zakresu ubezpieczenia nie dyskwalifikuje ww. ubezpieczenia jako ubezpieczenia obowiązkowego”<sup>710</sup>.

Definitywne przesądzenie przez ustawodawcę w akcie rangi ustawowej o obowiązkowym charakterze ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego niesie za sobą istotne skutki wynikające z zastosowania do zawartych umów ubezpieczenia przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych<sup>711</sup> w szczególności:

1. obowiązek przyjmowania ofert przez zakłady ubezpieczeń (zob. art. 5 ust. 2 u.u.o.) oraz obowiązek sprawozdawczy zakładów ubezpieczeń względem Komisji Nadzoru Finansowego,
2. działanie zasady konwalidacji uregulowanej w art. 6 u.u.o.,
3. możliwość sądowego ustalenia spełnienia obowiązku ubezpieczenia (zob. art. 10 ust. 2 u.u.o.)
4. zastosowania triggera *act committed*<sup>712</sup>.

Jak wskazuje Władysław Wojciech Mogilski należy przyjąć, że ubezpieczeniem obowiązkowym w rozumieniu ustawy jest ubezpieczenie OC, dla którego ustawa lub umowa międzynarodowa przewiduje obowiązek korzystania z ochrony ubezpieczeniowej i określa początek tego obowiązku, szczegółowy zakres ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną<sup>713</sup>. Odnosząc się do tej charakterystyki, za uznaniem ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego jako ubezpieczenia obowiązkowego do którego zastosowanie będzie miała u.u.o. przemawiają następujące argumenty:

#### **1. obowiązek ubezpieczenia wynika z ustawy lub ratyfikowanej umowy międzynarodowej (art. 3 ust. 1 u.u.o.)**

Obowiązek zawarcia ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego wynika z ustawy o transporcie kolejowym (art. 46 ust. 10 i 11). Ustawa o transporcie kolejowym w art. 46 ust. 11 odnosi się wprost do art. 12 rozporządzenia 1371/2007/UE, który wskazuje, że obowiązek określony w art. 9 Dyrektywy Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym w zakresie dotyczącym odpowiedzialności wobec pasażerów należy rozumieć jako wymóg posiadania odpowiedniego ubezpieczenia przez przedsiębiorstwo kolejowe lub przedstawienia

---

<sup>710</sup> E. Kowalewski, W.W. Mogilski, M.P. Ziemiak, *Stan...*, s. 12-13.

<sup>711</sup> *Ibidem*, s.7

<sup>712</sup> Trigger *act committed* ma miejsce wtedy, gdy zakład ubezpieczeń ponosi odpowiedzialność, jeżeli zdarzenie będące źródłem szkody wystąpiło w okresie ubezpieczenia.

<sup>713</sup> W.W. Mogilski *Pojęcie ubezpieczenia obowiązkowego w kontekście form przymusu ubezpieczenia* [w:] *System prawny ubezpieczeń obowiązkowych. Przesłanki i kierunki reform* E. Kowalewski, W.W. Mogilski (red.), Toruń 2014, s. 49 oraz powołana tam literatura.

przez nie równoważnego zabezpieczenia w zakresie jego odpowiedzialności wynikającej z rozporządzenia 1371/2007/UE. Art. 22 Dyrektywy 2012/34/UE wskazuje, że „przedsiębiorstwo kolejowe musi być odpowiednio ubezpieczone lub posiadać odpowiednie gwarancje na warunkach rynkowych w celu pokrycia, zgodnie z prawem międzynarodowym i krajowym, swojej odpowiedzialności cywilnej od wypadku, w szczególności w odniesieniu do pasażerów, bagażu, przesyłek, poczty i osób trzecich. Niezależnie od tego obowiązku można wziąć pod uwagę specyficzne uwarunkowania i profil ryzyka poszczególnych rodzajów usług, a zwłaszcza działania systemu kolei ze względów kulturowych lub historycznych”. Zgodnie z Załącznikiem II do rozporządzenia 2015/171 „przewoźnicy kolejowi zobowiązani są do utrzymania swojego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej”.

**2. obowiązek ubezpieczenia może być sformułowany „wariantywnie”**

Zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym (art. 46 ust 10) wymagania dotyczące zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej uznaje się za spełnione, gdy przedsiębiorca ubiegający się o udzielenie licencji wykaże, że zawarł umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej lub umowę gwarancji ubezpieczeniowej.

**3. obowiązek ubezpieczenia dotyczy odpowiedzialności cywilnej (art. 11 ust. 1 u.u.o.)**

**4. podstawowe parametry ubezpieczenia – tj. początek obowiązku ubezpieczenia, szczegółowy zakres ubezpieczenia i minimalna suma gwarancyjna zostały określone normatywnie „w odrębnych przepisach” (art. 21 ust. 2 u.u.o.)**

Zakres ubezpieczenia uregulowany jest w ustawie o transporcie kolejowym (art. 46 ust. 11), zaś początek obowiązku ubezpieczenia oraz minimalna suma gwarancyjna w Rozporządzeniu Ministra Rozwoju i Finansów w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego wydanego na podstawie delegacji ustawowej zawartej w art. 46 ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym.

**5. określenie zasad kontroli przestrzegania obowiązku ubezpieczenia oraz sankcji w razie jego niedopełnienia**

Zgodnie z umową o transporcie kolejowym podmiotem uprawnionym do kontroli jest UTK jako organ właściwy do udzielenia, odmowy udzielenia, zmiany, zawieszania lub

cofnięcia licencji przewoźnika kolejowego (art. 45 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym). Przewoźnik kolejowy ma obowiązek zawarcia, a później „utrzymania” swojego ubezpieczenia OC, ponieważ jest to warunek ważności posiadanej licencji przewoźnika kolejowego.

## **7. Stan obecny oraz postulaty *de lege ferenda* w sprawie minimalnych sum gwarancyjnych OC przewoźnika kolejowego w Polsce.**

Wprowadzenie sumy gwarancyjnej stanowi *essentia negotii* każdej umowy ubezpieczenia OC, gdyż określa ona limit kwotowy, do którego ubezpieczyciel ponosi odpowiedzialność za szkody objęte ochroną ubezpieczeniową na podstawie zawartej umowy. Wskazać należy, że zarówno w przepisach tzw. pakietu ustaw ubezpieczeniowych, jak i w kodeksie cywilnym brak jest definicji oraz szerszego wyjaśnienia pojęcia sumy gwarancyjnej czy też odniesienia się do wskazanej instytucji. Suma gwarancyjna stanowi maksymalną kwotę odszkodowań, jaka może zostać wypłacona poszkodowanemu w ramach ubezpieczenia OC ubezpieczonego. W ubezpieczeniu OC suma gwarancyjna nie znajduje odzwierciedlenia w żadnej wartości ubezpieczeniowej. Wysokość zobowiązań odszkodowawczych, abstrakcyjnie właściwie nieograniczonych, jest w momencie zawierania umowy ubezpieczenia niewiadoma, wobec czego ubezpieczający ponosi ryzyko, deklarując określoną wysokość sumy gwarancyjnej<sup>714</sup>.

Suma gwarancyjna może występować w dwojakiej formie: określona w odniesieniu do jednego zdarzenia (*per one occurrence*) lub w odniesieniu do wszystkich zdarzeń mogących zaistnieć w ciągu okresu ubezpieczenia (*in the annual aggregate*). W przypadku ustalenia sumy gwarancyjnej na jedno zdarzenie, ubezpieczyciel odpowiada w granicach sumy gwarancyjnej z tytułu każdego wypadku oddzielnie, co oznacza, że przy większej liczbie szkód kwotowy zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela może być wyższy od wskazanej sumy. Odrębnie kształtuje się sytuacja w przypadku określenia sumy gwarancyjnej na wszystkie zdarzenia w okresie ubezpieczenia, ponieważ wówczas świadczenie ubezpieczyciela z tytułu każdego wypadku zmniejsza wskazaną w umowie ubezpieczenia sumę gwarancyjną, co może doprowadzić do jej wyczerpania jeszcze przed upływem okresu ubezpieczenia<sup>715</sup>.

---

<sup>714</sup> K. Malinowska [w:] *Komentarz do niektórych przepisów ustawy - Kodeks cywilny, Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Tom II. Komentarz, wyd. II*, (kom. do art. 824), (red.), M. Glicz, M. Serwach, LEX nr 16785996.

<sup>715</sup> E. Kowalewski, *Prawo ...*, s. 275.

Wysokość sumy gwarancyjnej w ubezpieczeniach dobrowolnych pozostaje kształtowana wyłącznie wolą stron umowy ubezpieczenia, zaś w przypadku ubezpieczeń obowiązkowych minimalne sumy gwarancyjne regulowane są przepisami aktów wykonawczych. Nie wyłącza to możliwości zawarcia umowy ubezpieczenia na wyższe sumy gwarancyjne, aniżeli wprowadzone przez prawodawcę. Wskazać należy, że zawarte przez przewoźnika kolejowego tzw. ubezpieczenie nadwyżkowe względem podstawowego ubezpieczenia OC, nie będzie ubezpieczeniem obowiązkowym w rozumieniu u.u.o.

Prace nad wysokością minimalnych sum gwarancyjnych przewoźników kolejowych stanowiły przedmiot rozważań zarówno wśród przewoźników kolejowych, jak i pozostałych podmiotów sektora kolejowego, w szczególności UTK<sup>716</sup>, który dnia 8 sierpnia 2014 roku wydał dokument w sprawie ustalenia zakresu ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych<sup>717</sup> zasługujący niewątpliwie na uwagę i przybliżenie jego treści.

Zgodnie z preambułą dokumentu konsultacyjnego, został on opracowany przez Prezesa UTK jeszcze przed uchwaleniem ustawy nowelizującej ustawę o transporcie kolejowym, na podstawie ekspertyzy dotyczącej odpowiedzialności cywilnej działalności przewoźników kolejowych sporządzonej przez KPMG Advisory Sp. z o.o. sp.k/D. Dobkowski sp. K, spotkań konsultacyjnych i uwag uczestników podmiotów rynku kolejowego oraz analizy przez UTK aktualnych umów ubezpieczenia OC dotyczących działalności 58 przewoźników kolejowych. Jego celem była próba ustalenia kształtu ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych w Polsce. Model ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych został zeprezentowany z podziałem na:

1. przedmiot ubezpieczenia,
2. zakres podstawowy (minimalny) ubezpieczenia OC,
- 3. minimalną (docelową) sumę gwarancyjną ubezpieczenia OC.**

Prezes UTK zaproponował wprowadzenie modelu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone osobom trzecim w zakresie wykonywanej działalności, w tym:

- a) szkody na osobie,
- b) szkody majątkowe (z możliwą franszyzą redukcyjną<sup>718</sup> do 1 mln złotych na zdarzenie),

---

<sup>716</sup> Piątkowski P., *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego – uwagi krytyczne*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 2017, nr 3, s. 29 i n.

<sup>717</sup> <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/4900,Dokument-konsultacyjny-Ustalenia-Prezesa-Urzedu-Transportu-Kolejowego-w-zakresie.html?search=286501850> (dostęp: 8 kwietnia 2022 r.).

<sup>718</sup> Franszyza redukcyjna jest to kwota, którą ubezpieczyciel potrąca z każdego odszkodowania. Jeśli wartość szkody nie przekroczy tej kwoty odszkodowanie nie jest wypłacane, zaś Ubezpieczyciel nie rozpatruje merytorycznie swojej odpowiedzialności gwarancyjnej. Wysokość franszyzy jest ustalana przez strony umowy ubezpieczenia i zawarta w umowie ubezpieczenia lub OWU.

c) szkody w środowisku (z obligatoryjnym sublimitem<sup>719</sup> minimum 8 mln złotych).

Jednolita dla wszystkich przewoźników łączna minimalna suma gwarancyjna została oszacowana przez UTK docelowo na kwotę **100 mln złotych**. Jednocześnie dla podmiotów, które prowadzą działalność przewozów kolejowych na własnych liniach kolejowych: oddzielonych funkcjonalnie od reszty systemu, turystycznych i rekreacyjnych, wąskotorowych w celu przewozu rzeczy, prywatnych, suma gwarancyjna wynosiłaby **20 mln złotych dla szkód na osobie oraz 4 mln złotych dla szkód majątkowych na sumę zdarzeń**.

Na szczególną uwagę zasługuje metoda pozwalająca Prezesowi UTK zaproponowanie powyższych kwot. Zgodnie ze wskazanym raportem, argumentem mającym pryncypialne znaczenie dla stanowiska Prezesa UTK jest fakt ustalenia sum gwarancyjnych przy zastosowaniu tzw. metody PML<sup>720</sup>, polegającej na próbie przewidzenia największej możliwej szkody mogącej powstać na skutek splotu najbardziej niekorzystnych okoliczności oraz przy założeniu, że skutki zdarzenia nie będą zwalczane wystarczająco skutecznie bądź wcale i mogą zostać zatrzymane tylko wtedy, gdy napotkają niemożliwe do przejścia przeszkody<sup>721</sup>.

Powyższe rozważania zostały poparte analizą szkód powstałych w ostatnich latach zarówno w Polsce, jak i na terenie państw członkowskich UE<sup>722</sup>:

DATA	MIEJSCE	ZDARZENIE	SZKODY NA OSOBIE I SZKODY MAJĄTKOWE	MOŻLIWA WYSOKOŚĆ SZKÓD
29 czerwca 2009 r.	Włochy	wykolejenie na stacji Viareggio, w wyniku wykolejenia	32 ofiary śmiertelne, 27 rannych, uszkodzenia 14 cystern wraz z ładunkiem, infrastruktura	14-25 mln euro

<sup>719</sup> P. Sukiennik, *Suma gwarancyjna i sublimity*, [http://dziennikubezpieczeniowy.pl/2003/08/26/Suma\\_gwarancyjna\\_i\\_sublimity/artukul/13028](http://dziennikubezpieczeniowy.pl/2003/08/26/Suma_gwarancyjna_i_sublimity/artukul/13028) (dostęp: 8 kwietnia 2022 r.). Zdaniem autora przeznaczeniem sublimitów jest limitowanie odpowiedzialności ubezpieczyciela nie według kryterium "zdarzenia" lub "okresu ubezpieczenia", lecz zasadniczo według kryterium "przyczyny szkody" (choć dopuszczalne i stosowane są także sublimity "na poszkodowanego", "na szkodę na osobie").

<sup>720</sup> Twórca miary PML Wilkinson użył ją do estymacji klasycznych metod statystycznych - reguła 20–80 stanowi, że 20% roszczeń jest odpowiedzialna za więcej niż 80% całej sumy odszkodowań w dobrze zdefiniowanym portfelu – szerzej M.E Wilkinson, *Estimating probable maximum loss with order statistics*, Proceedings of the Casualty Actuarial Society 1982, s. 195–209.

<sup>721</sup> Warto wskazać jest, że ustalony przez Prezesa UTK „*the worst case scenario*” szacowany był w latach 2013–2014 – obecnie możliwe jest podwyższenie wskazanych kwot, chociażby z uwagi na zmodernizowaną infrastrukturę kolejową, nowoczesny tabor kolejowy, a przede wszystkim rosnącą świadomość prawną społeczeństwa powiązaną ze wzrostem ilości oraz wysokości zgłaszanych roszczeń.

<sup>722</sup> Opracowanie własne na podstawie ekspertyzy w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych z dn. 11 grudnia 2013 r. sporządzonej przez KPMG Advisory Sp. z o.o. sp.k/D. Dobkowski sp. k., s. 53.

		wagonów nastąpił wybuch gazu z cystern	kolejowa, szkoda środowiskowa	
15 lutego 2010 r.	Belgia	zderzenie czołowe 2 podmiejskich pociągów pasażerskich	18 ofiar śmiertelnych, 125 osób rannych, 6 wagonów pasażerskich, infrastruktura kolejowa	10-15 mln euro
3 marca 2012 r.	Polska	zderzenie czołowe 2 pociągów pasażerskich pod Szczekocinami	16 ofiar śmiertelnych, 157 rannych, 2 lokomotywy, 11 wagonów, infrastruktura kolejowa	ok. 50 mln zł (ponad 10 mln euro)
23 lipca 2013 r.	Hiszpania	wykolejenie pociągu dużych prędkości w Santiago de Compostela	79 ofiar śmiertelnych, 178 osób rannych, całkowite zniszczenia pociągu, infrastruktura kolejowa	17-37 mln euro

Zgodnie z ekspertyzą w sprawie ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych z dnia 11 grudnia 2013 r. sporządzoną przez KPMG Advisory Sp. z o.o. sp.k/D. Dobkowski sp. k. do analizy listy wypadków przyjęto zasadę zakwalifikowania wyłącznie zdarzeń kolejowych mających źródło „wewnątrz systemu kolejowego” tzn. wówczas, gdy możliwym sprawcą zdarzenia jest być podmiot sektora kolejowego, w szczególności przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury. Zatem wszystkie analizowane w ekspertyzie zdarzenia kolejowe zakwalifikowane zostały jako „wykolejenie” lub „kolizja” (zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym). Jednocześnie z analizy zostały wyłączone wszelkie zdarzenia kolejowe mające miejsce na przejazdach kolejowych, które zdaniem autorów ekspertyzy „w olbrzymiej większości zachodzą z winy osób trzecich”<sup>723</sup>.

Kolejnym argumentem Prezesa UTK było porównanie minimalnych sum gwarancyjnych ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych z wysokością minimalnych sum gwarancyjnych w obowiązkowym ubezpieczeniu OC

<sup>723</sup> Ekspertyza w sprawie ubezpieczenia ..., s. 53.

posiadaczy pojazdów mechanicznych. Zgodnie z art. 36 ust. 1 u.u.o. minimalna suma gwarancyjna w przypadku szkody na osobie (bez względu na liczbę poszkodowanych) wynosi 5.210.000 euro na jedno zdarzenie drogowe, zaś w przypadku szkody na mieniu suma gwarancyjna wynosi 1.050.000 euro na jedno zdarzenie szkodowe, niezależnie od liczby poszkodowanych<sup>724</sup>. Zakres i rozmiary potencjalnych szkód w następstwie zdarzenia kolejowego jest zdecydowanie są wyższe aniżeli w przypadku wypadków komunikacyjnych.

W dokumencie konsultacyjnym Prezes UTK odnosząc się do zaproponowanych minimalnych sum gwarancyjnych wskazał jednocześnie na postęp technologiczny i wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań w transporcie kolejowym, wzrastającą wartość taboru i infrastruktury kolejowej (obecnie szacuje się wartość taboru szynowego w Polsce na około 150 mld PLN<sup>725</sup>) czy rosnącą świadomość społeczeństwa, wpływającą z jednej strony na ilość zgłaszanych roszczeń, z drugiej na ich wysokość<sup>726</sup>.

Podczas prac nad Rozporządzeniem Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 25 maja 2017 roku w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego nie uwzględniono opisanych powyżej zaleceń i rekomendacji Prezesa UTK w sprawie minimalnych sum gwarancyjnych. Minister określił sumy na następującym poziomie<sup>727</sup>:

1. 100.000 euro w odniesieniu do przewoźnika kolejowego posiadającego licencję na wykonywanie przewozów kolejowych, wykonującego przewozy wyłącznie po liniach kolejowych wąskotorowych;
2. 250.000 euro w odniesieniu do przewoźnika kolejowego wykonującego przewozy wyłącznie po infrastrukturze kolejowej, której jest zarządcą;
3. 2.500.000 euro w odniesieniu do pozostałych przewoźników.

**Odnosząc ich wysokość do zaproponowanych przez Prezesa UTK sum, w mojej ocenie pozostają one niewspółmiernie niskie, bo ponad dziesięciokrotne niższe od postulowanych.**

---

<sup>724</sup> Komisja Europejska dostosowuje wysokość minimalnych sum gwarancyjnych w obowiązkowym ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych na podstawie Dyrektywy 2009/103/WE w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i obowiązku ubezpieczenia takiej odpowiedzialności - zgodnie z art. 9 ust. 2 jednym z zadań Komisji Europejskiej jest waloryzowanie kwot określonych w Dyrektywie zgodnie z aktualną stopą inflacji. Raz na 5 lat dokonuje ona przeglądu kwot w celu uwzględnienia zmian w europejskim wskaźniku cen konsumpcyjnych obejmującym wszystkie państwa członkowskie i publikowanym przez Eurostat.

<sup>725</sup> A. Markiewicz, *Ustalenie ...*, s. 12

<sup>726</sup> [https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/4900,Dokument-konsultacyjny-Ustalenia-Prezesa-Urzedu-Transportu - Kolejowego-w-zakresie.html?search=286501850](https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/4900,Dokument-konsultacyjny-Ustalenia-Prezesa-Urzedu-Transportu-Kolejowego-w-zakresie.html?search=286501850) (dostęp: 8 kwietnia 2022 r.), s. 2.

<sup>727</sup> Por. uwagi Przewodniczącego KNF do projektu rozporządzenia odnoszące się do minimalnych sum gwarancyjnych na etapie konsultacji społecznych - <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//527/12296702/12422246/12422249/dokument284135.pdf>, s. 6.



Przyczyny powyższego rozwiązania i przyjęcia przez polskiego prawodawcę wskazanych powyżej minimalnych sum gwarancyjnych zasługują na szerszą analizę. Zgodnie z lakonicznym stanowiskiem regulatora zawartym w uzasadnieniu rozporządzenia, a odnoszącym się do wysokości ustanowionych sum gwarancyjnych zostały oparte o wstępną propozycję resortu infrastruktury i budownictwa<sup>728</sup>. Jednocześnie docelowa i ostateczna wysokość minimalnych sum gwarancyjnej miała zostać określona podczas uzgodnień i konsultacji publicznych z podmiotami rynku ubezpieczeniowego i kolejowego oraz z organizacjami zrzeszającymi przewoźników kolejowych. Pierwotnie w projekcie regulacji zostały zaprezentowane przez Ministra następujące kwoty w okresie ubezpieczenia nie dłuższym niż 12 miesięcy, w odniesieniu do jednego zdarzenia i wszystkich zdarzeń, których skutki są objęte umową ubezpieczenia:

1. 250.000 euro w odniesieniu do przewoźnika kolejowego realizującego przewozy wyłącznie po infrastrukturze kolejowej, której jest zarządcą;
2. 2.500.000 euro w odniesieniu do pozostałych przewoźników.

Jak wskazało Ministerstwo, zaproponowane w projekcie wysokości minimalnych sum gwarancyjnych mają na uwadze sumy gwarancyjne w zawieranych przez przewoźników kolejowych umowach ubezpieczenia OC przed projektowanym Rozporządzeniem. Zgodnie analizą warunków umów ubezpieczenia OC przedstawianych przez przewoźników kolejowych (zarówno pasażerskich jak i towarowych) wskazano, że do czasu obowiązywania omawianego rozporządzenia około 63% przewoźników kolejowych posiadało ubezpieczenie OC na sumę gwarancyjną poniżej 2.5 mln euro, 29% przewoźników kolejowych - powyżej 2.5 mln euro i w wysokości nie przekraczającej 12.5 mln euro, a 8% przewoźników kolejowych - ubezpieczenie powyżej 12.5 mln euro. Z powyższego wywiedziono, iż 63% przewoźników kolejowych w zawartych umowach ubezpieczenia posiadało sumę ubezpieczenia na poziomie niższym od wskazanego w projekcie (średnio od 1 mln zł do 3 mln zł)<sup>729</sup>.

Przy szacowaniu sum gwarancyjnych warto zwrócić uwagę na wspomniane zjawisko wyczerpywania się sumy gwarancyjnej w miarę dokonywania kolejnych wypłat w okresie ubezpieczenia. Dla zobrazowania tego zjawiska warto przywołać następujący przykład: wystąpienie dwóch poważnych wypadków kolejowych spowodowanych przez przewoźnika kolejowego mające miejsce w przeciągu jednego okresu rozliczeniowego w całości może doprowadzić do wyczerpania sumy gwarancyjnej, jeśli została ustalona na poziomie

---

<sup>728</sup> <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//527/12296702/12422269/dokument288486.pdf> (dostęp: 28 kwietnia 2022 r.).

<sup>729</sup> <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/ubezpieczenia-przewoznika-kolejowego-beda-nizsze-niz-zakladano--81886.html> (dostęp: 14 kwietnia 2022 r.).

wprowadzonym Rozporządzeniem (czyli około 10 mln zł). Należy wskazać, że w przypadku wyczerpania sumy gwarancyjnej zapłata pozostałej kwoty ciąży na przewoźniku kolejowym. Nietrudno wyobrazić sobie sytuację, w której to przedsiębiorstwo kolejowe prowadzące lokalną działalność usług przewozowych ponosi odpowiedzialność za wykolejenie (np. wskutek złego stanu przestarzałego taboru) powodując szkodę w infrastrukturze kolejowej na około 5 mln zł (stanowi to wartość około 3 km nowo wybudowanego torowiska) oraz szkodę w dzierżawionych wagonach towarowych włączonych do ruchu przedsiębiorstwa (kwota roszczeń około 1 mln zł (około 8 wagonów węglarek typu EAOS<sup>730</sup>). Wyczerpanie kwoty około 6 mln zł minimalnej sumy gwarancyjnej doprowadziłoby potencjalnego ryzyka braku pokrycia przez ubezpieczyciela roszczeń poszkodowanych wynikających z podobnej szkody w pozostałym roku rozliczeniowym przez ubezpieczyciela. Powyższe mogłoby prowadzić do niewypłacalności przewoźnika, a w konsekwencji do ogłoszenia upadłości.

Odnosząc się do rozważań Ministerstwa Finansów w sprawie minimalnych sum ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego stanowczo należy podkreślić ich zaniżenie w odniesieniu zarówno do ryzyka towarzyszącego działalności wykonywanych usług przewozu kolejowego, a w szczególności możliwości wysokości szkód majątkowych towarzyszących powstaniu szkody wskutek zdarzenia kolejowego. Analiza szkód kolejowych w latach 2010-2020 wyraźnie wskazuje na wysokie roszczenia osób poszkodowanych, zarówno po stronie zarządcy infrastruktury, właścicieli wagonów czy podmiotów związanych z przewoźnikiem umową przewozu. Wprowadzenie przez prawodawcę minimalnych sum gwarancyjnych na wskazanym poziomie wydaje się nie uwzględniać podstawowych czynników wpływających na prawidłowe określenie kwotowego limitu odpowiedzialności ubezpieczyciela. Jak wskazuje Małgorzata Serwach do czynników ustalenia sum gwarancyjnych w ubezpieczeniach dobrowolnych należą w szczególności dwie kwestie - przeanalizowanie sytuacji faktycznej, gospodarczej i prawnej podmiotu poszukującego ochrony ubezpieczeniowej, z drugiej zaś strony uwzględnienie najnowszych tendencji i zmian ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej przy uwzględnieniu aktualnej linii orzecznictwa sądów polskich<sup>731</sup>. Powyższe dwa czynniki odnoszą się do kształtowania sum gwarancyjnych w ubezpieczeniach dobrowolnych, niemniej jednak powinny być one również wyznacznikiem ustalania minimalnych sum przez polskiego prawodawcę. Argumenty przemawiające za kształtowaniem minimalnych sum gwarancyjnych

---

<sup>730</sup> Wagon typu EAOS to czteroosiowa węglarka przeznaczona do przewozu masowych ładunków sypkich (węgiel, piasek, ruda, kruszywo) oraz ładunków sztukowych. Jest jednym z najczęściej wykorzystywanych wagonów towarowych przez polskich przewoźników towarowych.

<sup>731</sup> M. Serwach, *Problematyka sumy gwarancyjnej oraz praktycznych konsekwencji nieprawidłowego ustalenia jej wysokości*, Prawo Asekuracyjne 2008, nr 2, s. 22.

przez polskiego prawodawcę powinny być wypadkową dwóch przeciwległych potrzeb. Z jednej strony potrzeb poszkodowanego, z drugiej zaś ubezpieczonego sprawcy. I tak, ustanowione sumy gwarancyjne powinny stanowić chociażby minimalną gwarancję zaspokojenia roszczeń poszkodowanych. Minimalna suma gwarancyjna nie może być ustanowiona w oderwaniu od rzeczywistych tendencji dochodzenia roszczeń odszkodowawczych. Z drugiej zaś strony odpowiednie ustanowienie minimalnych sum gwarancyjnym pozwala na zaufanie ubezpieczonych sprawców względem prawodawcy, który to znając tendencje – zarówno związane z dochodzeniem roszczeń odszkodowawczych przez poszkodowanych, jak i charakterystykę działalności gospodarczej ubezpieczonego, w odpowiedni sposób pozwoli na przeniesienie na ubezpieczyciela ujemnego ciężaru finansowego związanego z naprawieniem szkody.

W przypadku, gdy ubezpieczenie OC przewoźnika kolejowego zostanie **definitywnie określone przez samego prawodawcę w akcie rangi ustawowej**<sup>732</sup> jako ubezpieczenie obowiązkowe *sensu stricto* możliwym rozwiązaniem stopniowego podwyższenia minimalnych sum gwarancyjnych będzie zawieranie tzw. umów ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej nadwyżkowych. Pojęcie umowy ubezpieczenia nadwyżkowego nie zostało zdefiniowane w przepisach prawa powszechnie obowiązujące, wynika ono z praktyki rynku ubezpieczeniowego. Ubezpieczenie nadwyżkowe stanowi odrębną umowę ubezpieczenia OC, na podstawie której wprowadzony zostaje dodatkowy limit akcesoryjnej odpowiedzialności ubezpieczyciela ponad „minimalną sumę gwarancyjną” ustaloną przepisami prawa regulującymi ich wysokość<sup>733</sup>. Zawieranie umów ubezpieczenia o charakterze nadwyżkowym są atrakcyjne cenowo mając na uwadze wprowadzenie niejako kolejnego poziomu ochrony ponad dotychczasowe umowy ubezpieczenia z minimalnymi sumami gwarancyjnymi. Umowy nadwyżkowego ubezpieczenia zazwyczaj zawierane są z innymi ubezpieczycielami, aniżeli udzielającym ochrony ubezpieczeniowej w ramach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w zakresie minimalnych sum gwarancyjnych. Jest to sposób z jednej strony na dywersyfikację ryzyka, z drugiej zaś na zapewnienie ochrony

---

<sup>732</sup> Dotychczas polski prawodawca wskazał wyłącznie w uzasadnieniu projektu Rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 25 maja 2017 roku w sprawie ubezpieczenia przewoźnika przepisy ustawy o transporcie kolejowym dotyczące ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego „skłaniają” [!] do traktowania przewidzianego tam zabezpieczenia jako obowiązku posiadania zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej, nie zaś jako ubezpieczenia obowiązkowego *sensu stricto*, o którym mowa w przepisach u.u.o.

<sup>733</sup> Szerzej – również na temat zastosowania reżimu prawnego ubezpieczeń obowiązkowych do umowy ubezpieczenia nadwyżkowego: J. Nawracała, *Ubezpieczenie nadwyżkowe w kontekście sum gwarancyjnych w obowiązkowych ubezpieczeniach OC*, [w:] *System prawny ubezpieczeń obowiązkowych. Przesłanki i kierunki reform* E. Kowalewski, W. W. Mogilski (red.), Toruń 2014, s. 257 i n.

ubezpieczeniowej ponad minimalny limit mając na względzie w szczególności wysokie ryzyko, jakie występuje po stronie ubezpieczonego.. Należy mieć na względzie, że po wyczerpaniu sumy gwarancyjnej ubezpieczony zmuszony jest do zaspokojenia roszczeń odszkodowawczych z własnego majątku. Wskazać należy, że przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych wprowadzają pojęcie „minimalnej sumy gwarancyjnej”, zaś przepisy ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej stanowią, że „suma gwarancyjna nie może być niższa” – zatem brak jest wprowadzonego prawnie obowiązku zawarcia przez ubezpieczonego ubezpieczenia nadwyżkowego<sup>734</sup>. **Mając powyższe na uwadze, zawarcie umowy ubezpieczenia nadwyżkowego przez przewoźnika kolejowego pozostaje kwestią jego uznania pozostającą poza obrębem przymusu zawarcia ubezpieczenia OC regulowanym Rozporządzeniem ustalającymi nadal minimalne sumy gwarancyjne.** Rozwiązanie to jest prawidłowym sposobem zabezpieczenia pasywów przewoźnika kolejowego, ale wyłącznie przewoźnika będącego świadomym ryzyka związanego z prowadzoną przez siebie działalnością. Niemniej jednak mając na względzie prowadzone przez UTK<sup>735</sup> badania odnośnie do zawieranych umów ubezpieczenia przez przewoźników kolejowych wskazać należy, że wybrani przedsiębiorcy po pierwsze przed wprowadzeniem rozporządzenia w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego nie zawsze zawierali umowy ubezpieczenia z wyższymi niż minimalne sumy gwarancyjne, zaś po drugie nie zawsze sumy gwarancyjne były ustalone w oparciu o rzeczywiste ryzyko ponoszone przez danego przewoźnika kolejowego<sup>736</sup>. Jak wskazano, niejednokrotnie zdarzało się, że przewoźnik, „który w ciągu kilku lat notował nieznaczne roszczenia, zobowiązany był w kolejnych latach do pokrycia szkód wykraczających poza ustanowiony limit odpowiedzialności ubezpieczyciela”<sup>737</sup>. W takich przypadkach zapewnienie majątkowej ochrony osób poszkodowanych w zdarzeniach kolejowych, która to stanowi jeden z podstawowych motywów przy ustanowieniu ubezpieczenia obowiązkowego, będzie niewystarczająca i nierówna, a zależeć będzie ona wyłącznie od decyzji danego przewoźnika w momencie ewentualnego zawarcia przez niego ubezpieczenia nadwyżkowego.

**Negatywne konsekwencje wprowadzenia zbyt niskich sum gwarancyjnych w rozporządzeniu w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego mogą powstać zarówno po stronie samego ubezpieczonego przewoźnika kolejowego, jak i po stronie**

---

<sup>734</sup> Zawarcie ubezpieczenia nadwyżkowego wynika w szczególności ze świadomości ubezpieczeniowej przedsiębiorcy kreowanej w dużej mierze przez brokera ubezpieczeniowego.

<sup>735</sup> *Ekspertyza ...*, s. 27.

<sup>736</sup> Szerzej nt. ustalania sum gwarancyjnych: M. Serwach, *Problematyka sumy ...*, s. 21 i n.

<sup>737</sup> *Ekspertyza ...*, s. 28.

**poszkodowanych wskutek szkody wyrządzonej przez przewoźnika.** Ponownie wskazać należy, że w przypadku wyczerpania sumy gwarancyjnej zastrzeżonej w umowie ubezpieczenia ubezpieczony będzie zobowiązany do naprawienia szkody i wypłaty świadczeń z własnego majątku. Z drugiej strony pogorszeniu może ulec również sytuacja poszkodowanych, bowiem w razie dochodzenia roszczeń przekraczających minimalną sumę gwarancyjną pozostają oni pozbawieni lepiej wypłacalnego dłużnika w postaci ubezpieczyciela. Kwestią nierozwiązaną w polskim systemie prawnym jest sposób przeprowadzenia postępowania likwidacyjnego szkody o charakterze katastroficznym, w której to łączna kwota świadczeń należnych poszkodowanym niniejszym zdarzeniem przekracza ustanowioną sumę gwarancyjną.

Wskazywane są dwa możliwe rozwiązania zakładów ubezpieczeń zarówno przy ubezpieczeniach OC dobrowolnych, jak i obowiązkowych.

Pierwszym jest sukcesywne zaspokajanie roszczeń kolejowych poszkodowanych zgodnie z zasadą „*prior tempore potior iure*” (łac.: pierwszy w czasie, lepszy w prawie). Zaletą tego rozwiązania jest szybkość postępowania prowadzącego do likwidacji szkody oraz łatwość zastosowania metody, wadą zaś jest możliwość niezgodności z zasadami współzycia społecznego (np. w skrajnym przypadku, gdy pierwszy zaspokojony zostanie poszkodowany doznający szkody w mieniu, nie zaś poszkodowany doznający szkody na osobie, który to zgłosił później swoje roszczenie z uwagi na doznany uraz ciała i faktyczną niemożliwość dochodzenia roszczeń).

Drugim rozwiązaniem jest zastosowanie zasady proporcjonalnego zaspokojenia roszczeń wszystkich poszkodowanych. Regulacja proporcjonalnego zaspokojenia roszczeń poszkodowanych ma zastosowanie w prawie niemieckim. Otóż przepis niemieckiej ustawy o umowie ubezpieczenia (niem. *Versicherungsvertragsgesetz* - VVG) stanowi, że jeżeli ubezpieczony ponosi odpowiedzialność wobec kilku osób trzecich, a ich roszczenia przekraczają sumę gwarancyjną, ubezpieczyciel musi zaspokoić te roszczenia proporcjonalnie do ich wysokości. Jednocześnie ubezpieczyciel jest zwolniony z odpowiedzialności wobec poszkodowanego, którego pominięto przy stosunkowym zaspokajaniu roszczeń, jeżeli suma gwarancyjna została już wyczerpana wskutek dokonania innych wypłat, a ubezpieczyciel mógł w usprawiedliwiony sposób nie liczyć się z jego roszczeniem (§ 109 VVG)<sup>738</sup>. Podobna, lecz jeszcze bardziej rozwinięta metoda zaspokajania roszczeń zawarta jest w przypadku

---

<sup>738</sup> § 109 VVG: „*Ist der Versicherungsnehmer gegenüber mehreren Dritten verantwortlich und übersteigen deren Ansprüche die Versicherungssumme, hat der Versicherer diese Ansprüche nach dem Verhältnis ihrer Beträge zu erfüllen. Ist hierbei die Versicherungssumme erschöpft, kann sich ein bei der Verteilung nicht berücksichtigter Dritter nachträglich auf § 108 Abs. 1 nicht berufen, wenn der Versicherer mit der Geltendmachung dieser Ansprüche nicht gerechnet hat und auch nicht rechnen musste.*”

ubezpieczeń obowiązkowych. Zgodnie z § 118 VVG ustanowiona jest sposób zaspokajania roszczeń poszkodowanych przy uwzględnieniu kryterium ich kategorii. Katalog ten wygląda następująco – od roszczenia najbardziej uprzywilejowanego:

1. roszczenia z tytułu szkody na osobie, o ile poszkodowany nie może uzyskać naprawienia szkody od sprawcy szkody lub od ubezpieczyciela innego niż ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej,
2. roszczenia z tytułu innych szkód niż szkoda na osobie, o ile poszkodowany nie może uzyskać naprawienia szkody od sprawcy szkody lub od ubezpieczyciela innego niż ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej
3. roszczenia, które przeszły na inne podmioty niż osoba poszkodowana (np. na ubezpieczycieli lub inne osoby trzecie),
4. roszczenia, które przeszły na instytucje ubezpieczenia społecznego
5. wszystkie pozostałe roszczenia niezakwalifikowane w powyższych grupach<sup>739</sup>.

Zaletą przyjętej regulacji proporcjonalnego zaspokojenia roszczeń poszkodowanych jest sprawiedliwość rozwiązania odzwierciedlającą i umacniającą cele stawiane ubezpieczeniom w stosunku do osób poszkodowanych, niemniej jednak jest to niezwykle trudne do ustalenia metody odpowiedniej proporcji, w tym podmiotu uprawnionego do oszacowania wysokości roszczeń na poziomie postępowania likwidacyjnego<sup>740</sup>. Uwzględnić przy tym należy również czasochłonność procesu dochodzenia roszczeń za szkody na osobie. O ile możliwe jest względnie szybkie oszacowanie szkód na mieniu powstałych wskutek zdarzenia kolejowego, o tyle problematycznym może być ustalenie szkody na osobie oraz ustalenia należnego odszkodowania oraz zadośćuczynienia. W mojej ocenie, pomimo zalet takiego rozwiązania, niemożliwe jest wprowadzeniem proporcjonalnego podziału świadczeń w przypadku wyczerpania sumy gwarancyjnej oraz hierarchii kategorii uprzywilejowanych

---

<sup>739</sup> § 118 VVG: „Übersteigen die Ansprüche auf Entschädigung, die auf Grund desselben Schadensereignisses zu leisten ist, die Versicherungssumme, wird die Versicherungssumme nach folgender Rangfolge, bei gleichem Rang nach dem Verhältnis ihrer Beträge, an die Ersatzberechtigten ausgezahlt:

1. für Ansprüche wegen Personenschäden, soweit die Geschädigten nicht vom Schädiger, von einem anderen Versicherer als dessen Haftpflichtversicherer, einem Sozialversicherungsträger oder einem sonstigen Dritten Ersatz ihrer Schäden erlangen können;
2. für Ansprüche wegen sonstiger Schäden natürlicher und juristischer Personen des Privatrechts, soweit die Geschädigten nicht vom Schädiger, einem anderen Versicherer als dessen Haftpflichtversicherer oder einem Dritten Ersatz ihrer Schäden erlangen können;
3. für Ansprüche, die nach Privatrecht auf Versicherer oder sonstige Dritte wegen Personen- und sonstiger Schäden übergegangen sind;
4. für Ansprüche, die auf Sozialversicherungsträger übergegangen sind;
5. für alle sonstigen Ansprüche”

<sup>740</sup> M. Serwach, Tryb likwidacji szkody, gdy wysokość sumy gwarancyjnej nie wystarcza na zaspokojenie roszczeń wszystkich osób poszkodowanych, Prawo Asekuracyjne 2006, nr 3, s. 19-24.

szkód. Zasady doświadczenia życiowego oraz obserwacja wieloletnich procesów sądowych w przedmiocie dochodzenia odszkodowań i zadośćuczynień za szkody na osobie<sup>741</sup> pozwala na wywiedzenie argumentu o możliwym opóźnieniu w spełnianiu świadczeń przez ubezpieczycieli. Należy pamiętać, że wyżej wskazane opóźnienia mogłyby mieć miejsce w przypadku, gdy ostatecznie okazałoby się, że jednak suma gwarancyjna będzie wystarczająca do pokrycia roszczeń wszystkich poszkodowanych<sup>742</sup>.

W odniesieniu do przyjętej zasady zaspokajania roszczeń w przypadku przekroczenia wysokości roszczeń poszkodowanych względem ustanowionej sumy gwarancyjnej odpowiedzieć należy się za pierwszą z metod – tj. sukcesywnego zaspokajania przez ubezpieczyciela kolejno zgłoszonych roszczeń.

Po pierwsze, brak jest wyraźnej podstawy prawnej do proporcjonalnego podziału w polskim systemie prawnym.

Po drugie, obliczanie proporcjonalnego podziału świadczeń byłaby możliwa wyłącznie po zgłoszeniu przez poszkodowanych wszystkich roszczeń, co mogłoby wiązać się z opóźnieniem spełnienia świadczeń już zgłoszonych.

Po trzecie, w przypadku wyczerpania sumy gwarancyjnej zobowiązaniem do naprawienia szkody byłby bezpośredni przewoźnik kolejowy, względem którego tylko wybrani poszkodowani (tj. poszkodowani na rzecz których nie wystarczyło sumy gwarancyjnej) mogliby dochodzić roszczeń.

Wyczerpanie sumy gwarancyjnej nie stoi na przeszkodzie dochodzeniu przez poszkodowanego roszczenia lub jej pozostałej części od sprawcy szkody. Oczywiście najbardziej optymistycznym rozwiązaniem problemu byłoby ustalenie sumy gwarancyjnej przewoźników kolejowych na poziomie wystarczającym do pokrycia wszystkich roszczeń poszkodowanych – czy to w oparciu o jedną umowę ubezpieczenia OC, czy o kilka opisywanych wcześniej umów ubezpieczenia OC nadwyżkowego.

Konstrukcją zasługującą na uwagę w zakresie sumy gwarancyjnych, niemającą jednak bezpośrednio zastosowania do umowy ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego jest dyspozycja art. 22a ust. 1 u.u.o. Polski ustawodawca rozwiązał - ale tylko poniekąd, problem podziału świadczeń w przypadku niewystarczającej wysokości sumy gwarancyjnej. Przepis ten nakłada na zakład ubezpieczeń obowiązek poinformowania poszkodowanego lub

---

<sup>741</sup> Szkada na osobie często z natury ma charakter ewolucyjny, zaś jej zakres oraz rozmiar mogą się pogłębiać, co skutkuje często powstaniem nieprzewidzianych kosztów oraz wydatków po stronie poszkodowanego.

<sup>742</sup> Szerzej na temat zalet i wad proporcjonalnego podziału sumy gwarancyjnej: M. Krajewski, *Ubezpieczenie odpowiedzialności ...*, s. 333 – 341.

uprawnionego z umowy ubezpieczenia OC p.p.m. o możliwości wyczerpania się określonej w umowie ubezpieczenia sumy gwarancyjnej, w przypadku gdy łączna kwota wypłaconych odszkodowań lub innych świadczeń przekroczy 80% określonej w umowie ubezpieczenia sumy gwarancyjnej (art. 22a ust. 1). **W tym zakresie postulować należy *de lege ferenda* o rozszerzenie tego przepisu na ogół ubezpieczeń obowiązkowych odpowiedzialności cywilnej – w tym ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego.** Dalsza część przepisu budzi jednak wiele wątpliwości, gdyż przekazując informację o możliwości wyczerpania sumy gwarancyjnej, zakład ubezpieczeń informuje jednocześnie poszkodowanego lub uprawnionego z umowy ubezpieczenia o możliwości wytoczenia powództwa do właściwego sądu o ukształtowanie, na podstawie art. 357<sup>1</sup> k.c. stosowanie zasady *rebus sic stantibus* przy nadzwyczajnej zmianie stosunków k.c., stosunku prawnego wynikającego z umowy ubezpieczenia OC p.p.m. Wprowadzenie ustępu wskazującego na możliwość modyfikacji sumy gwarancyjnej w oparciu o klauzulę *rebus sic stantibus* od wielu lat wywołuje dyskusję w doktrynie i rozbieżności praktyce orzeczniczej<sup>743</sup>. O ile jednoznacznie opowiedziano się za niemożliwością podwyższenia sumy gwarancyjnej na podstawie przepisów o waloryzacji sądowej (art. 358<sup>1</sup> § 3 k.c.)<sup>744</sup>, o tyle punktem zainteresowania w tym zakresie przyjęto możliwość podwyższenia sumy gwarancyjnej w oparciu o klauzulę *rebus sic stantibus* z art. 357<sup>1</sup> k.c. Przyjmuje się, że brak jest podstaw do wyłączenia możliwości modyfikacji sumy gwarancyjnej w oparciu na klauzulę *rebus sic stantibus* ze względu na charakter prawny umowy ubezpieczenia<sup>745</sup>, jednak znacznie trudniejszym zadaniem jest określenie w jakich okolicznościach można zastosować art. 357<sup>1</sup> k.c. Analizę dopuszczalności stosowania art. 357<sup>1</sup> k.c. niewątpliwie utrudnia swoisty charakter umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Chodzi o możliwość wystąpienia z żądaniem z art. 357<sup>1</sup> k.c. przeciwko ubezpieczycielowi przez samego poszkodowanego, który dopuszcza sam ustawodawca w art. 22a ust. 1 u.u.o. oraz uzasadnienie podstaw takiego żądania.

---

<sup>743</sup> Uchwała SN z dnia 31 maja 1994 r., III CZP 75/94, OSN 1994, nr 12, poz. 237., Uchwała 7 sędziów SN z dnia 29 grudnia 1994, III CZP 120/94, OSN 1995, nr 4, poz. 55., wraz z głosami krytycznymi A. Szpunara – do uchwały z 31 maja 1994, Prawo Asekuracyjne 1995, nr 3, s. 73 i n. oraz do uchwały z 29 grudnia 1994, Państwo i Prawo 1995, z. 7, s. 95 i n., wyrok SN z dnia 17 października 1985 r., I CR 271/85, LexPolonica nr 302016., uchwała składu 7 sędziów SN z dnia 26 maja 1988 r., III CZP 87/87, LexPolonica nr 302132.

<sup>744</sup> Warunkiem koniecznym zastosowania art. 358<sup>1</sup> § 3 k.c. jest istnienie zobowiązania pieniężnego *sensu stricto*, którego przedmiotem od chwili jego powstania jest określona suma pieniężna. W ubezpieczeniach OC świadczenie ubezpieczyciela polega na zwolnieniu ubezpieczonego od obowiązku wypłaty odszkodowania, a świadczenie tego podmiotu jest świadczeniem in natura. Należy on do zobowiązań pieniężnych *sensu largo* – zobowiązaniem niepieniężnym ze świadczeniem pieniężnym. tak: E. Kowalewski, M. Serwach, *Klauzula rebus sic stantibus a podwyższeniu sumy gwarancyjnej w ubezpieczeniach odpowiedzialności cywilnej*, Rozprawy Ubezpieczeniowe 2006, nr 1, s. 7-8.

<sup>745</sup> Ł. Węgrzynowski, *Dopuszczalność sądowej modyfikacji sumy gwarancyjnej w ubezpieczeniu OC na żądanie poszkodowanego*, Przegląd Sądowy 2009, nr 2, s. 73–84 oraz powołana tam argumentacja.



Celem powołania się na klauzulę *rebus sic stantibus* poszkodowany musiałby wykazać, że ziszczyły się materialnoprawne przesłanki stosowania klauzuli. Należą do nich nadzwyczajna zmiana stosunków, której strony nie brały pod uwagę w chwili zawierania umowy, wykazanie, że dalsze trwanie zobowiązania umownego w niezmienionej postaci i wykonywanie obowiązków umownych prowadzi do nadmiernego utrudnienia spełnienia świadczenia lub groźby rażącej straty dla którejkolwiek ze stron oraz związek przyczynowy pomiędzy wskazanymi przesłankami. Przez nadzwyczajną zmianę stosunków rozumie się stan rzeczy, który zdarza się bardzo rzadko, jest niebywały, niezwykle, choć niekoniecznie ma on mieć charakter katastroficznego. Zmiany stanu prawnego jako mające charakter zdarzenia zewnętrznego, niezależnego od woli stron, a nawet niemożliwego do przewidzenia przez nie w chwili zawarcia umowy, jeżeli w zasadniczy sposób wpływają na sytuację majątkową nie tylko dłużnika, ale i wierzyciela, powinny być traktowane jako nadzwyczajna zmiana stosunków w rozumieniu art. 357<sup>1</sup> § 1 k.c.<sup>746</sup>. Dla przykładu do nadzwyczajnych zmian stosunków zalicza się m.in. gwałtowną zmianę cen na określonym rynku, co oznacza, że nie jest taką zmianą stopniowy wzrost cen, choćby w dłuższym okresie osiągnął on znaczne rozmiary.

**Podsumowując, w przypadku wyczerpania sumy gwarancyjnej OC przewoźnika kolejowego możliwe jest wystąpienie przez poszkodowanego z żądaniem na podstawie art. 357<sup>1</sup> § 1 k.c., niemniej jednak z uwagi na wyjątkowy charakter klauzuli, który może być stosowany wyłącznie w uzasadnionych przypadkach, zadanie to jest niezwykle utrudnione.** Jego skuteczność uzależniona od wykazania przez poszkodowanego materialnoprawnych przesłanek z art. 357<sup>1</sup> § 1 k.c. Nie należą do nich bowiem, ani nowelizacje stanu prawnego ustanawiające inne sumy gwarancyjne czy zmiana relacji sum gwarancyjnych do wskaźnika przeciętnego wynagrodzenia względem minimalnych sum gwarancyjnych<sup>747</sup>. Również inflacja nie uzasadniałaby również powołania się przez poszkodowanego na nadzwyczajną zmianę stosunków. Dodatkowo, nie można też uznać, że wyczerpanie sumy gwarancyjnej jest nadzwyczajnym zjawiskiem, którego strony umowy ubezpieczenia nie mogłyby przewidzieć podczas zawierania umowy. W mojej ocenie powołanie się w przypadku wyczerpania sumy gwarancyjnej OC przewoźnika kolejowego na art. 357<sup>1</sup> § 1 k.c. możliwe jest przez poszkodowanego m.in. w przypadku gwałtownej zmiany cen niezbędnych surowców niezbędnych do naprawy szkody wyrządzonej przez przewoźnika kolejowego w infrastrukturze

---

<sup>746</sup> B. Fuchs [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania. Część ogólna (art. 353-534)*, (red.) M. Fras, M. Habdas, Warszawa 2018, s. 75.

<sup>747</sup> E. Kowalewski, M. Serwach, *Klauzula ...*, s. 11.

kolejowej (stal) lub innych materiałów wykorzystywanych np. przy naprawie taboru kolejowego (półprzewodniki<sup>748</sup> czy elementy producenta).

Wobec wprowadzonych Rozporządzeniem minimalnych sum gwarancyjnych oraz powyższych rozważań na temat możliwości wyczerpania sumy gwarancyjnej, w mojej opinii należało wprowadzić dodatkowo jeszcze następujące rozwiązania.

**Po pierwsze, należy postulować wzrost minimalnych sum gwarancyjnych co najmniej do wysokości 2,5 mln euro w odniesieniu do przewoźnika kolejowego realizującego przewozy wyłącznie po infrastrukturze kolejowej, której jest zarządcą oraz 20 mln euro w odniesieniu do pozostałych przewoźników.** Szacując powyższą kwotę warto mieć na względzie możliwe roszczenia osób poszkodowanych w wypadkach kolejowych (przyjęto średnio 500.000 zł za śmierć<sup>749</sup>), uszkodzenie zmodernizowanego taboru kolejowego (przyjęto 60 mln zł za pojazdy szynowe np. typu FLIRT<sup>750</sup>) czy uszkodzenie infrastruktury kolejowej (przyjęto 1,3 mln zł za 1 km ławy torowiska oraz 0,7 mln zł za 1 km sieci trakcyjnej<sup>751</sup>).

**Po drugie, należy wprowadzić obok istniejącego już kryterium podmiotowego również kryterium przedmiotowego sumy gwarancyjnej na każde zdarzenie w okresie ubezpieczenia (*per one occurrence*).** Wówczas ubezpieczyciel ponosiłby odpowiedzialność w granicach sumy gwarancyjnej z każdego wypadku oddzielnie. Niniejsze rozwiązanie jest korzystne zarówno dla ubezpieczonych przewoźników kolejowych oraz potencjalnych poszkodowanych. Przy ustaleniu wysokiej sumy gwarancyjnej - za pomocą zaproponowanego pierwszego postulatu podwyższającego sumy gwarancyjne, praktycznie całkowicie wyeliminowane jest ryzyko odpowiedzialności finansowej przewoźnika kolejowego wobec podmiotów poszkodowanych za powstałe szkody. Z drugiej strony potencjalne roszczenia

---

<sup>748</sup> <https://logistyka.rp.pl/innowacje-w-logistyce/art17117981-brak-polprzewodnikow-dopadl-koleje> (dostęp: 16 sierpnia 2022 r.).

<sup>749</sup> Zob. wyroki zasądające odszkodowania oraz zadośćuczynienia po katastrofie kolejowej pod Szczekocinami – Rozdział IV podrozdział 3. Również: wyrok SA w Krakowie z dnia 19 października 2012 r., I ACa 836/12, LEX nr 1236767, wyrok SO w Warszawie z dnia 22 lutego 2018 r., III C 822/15, LEX nr 2478629, wyrok SR w Jaśle z dnia 30 stycznia 2018 r., I C 19/17, POSP, orzeczenie nieprawomocne, wyrok SO w Łodzi z dnia 7 stycznia 2020 r., I C 518/18, LEX nr 2766639, wyrok SA w Katowicach z dnia 7 marca 2018 r., I ACa 1161/17, LEX nr 2648633, wyrok SO w Warszawie z dnia 14 listopada 2014, I C 727/13, niepublikowany. Należy zauważyć, że wszystkie z wyżej wskazanych wyroków zostało wydane przed rokiem 2022, kiedy to wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych (inflacja) corocznie nie przekraczał 5% względem poprzednich lat. W 2022 r. średni poziom inflacji wynosić będzie około 14%, co niewątpliwie pośrednio wpłynie na wysokość zasądzanych przez sądy świadczeń o charakterze odszkodowawczym, z uwagi na zmianę siły nabywczej pieniądza. Powyższe może dotyczyć również zasądzonych wcześniej rent podlegających waloryzacji w trybie art. 358<sup>1</sup> § 3 k.c.

<sup>750</sup> <https://www.mazowieckie.com.pl/pl/kategoria/inwestycje-w-tabor> (dostęp: 19 września 2021 r.).  
[http://www.kolejnictwo-polskie.pl/default\\_019.html](http://www.kolejnictwo-polskie.pl/default_019.html) (dostęp: 19 września 2021 r.).

<sup>751</sup> Średnie dane uzyskane z wybranych Protokołów Ustaleń Końcowych przy przeprowadzonych postępowaniach likwidacyjnych szkód kolejowych przy których autor reprezentował przewoźników kolejowych w charakterze brokera ubezpieczeniowego.

poszkodowanych zostaną w dużym stopniu zabezpieczone przez ustanowienie wysokich sum oraz brak ich pomniejszania przy każdorazowo wypłaconym odszkodowaniu. W praktyce oznacza to, że przy większej liczbie szkód (lub kilku szkodach o znacznej wartości) kwotowy zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela mógłby być wyższy od zastrzeżonej sumy.

## **Zakończenie**

Głównym celem niniejszej pracy było z jednej strony usystematyzowanie w ramach jednego opracowania naukowego podstaw i zasad odpowiedzialności przewoźnika kolejowego w Polsce, z drugiej zaś przedstawienie istoty umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego.

W pierwszym rozdziale przedstawiono rys historyczny rozwoju transportu kolejowego w Polsce wraz z analizą najważniejszych aktów prawnych, w tym definiujących zasady działalności przewoźnika kolejowego. Zaprezentowano również akty prawa międzynarodowego oraz krajowego mającego wpływ na funkcjonowanie sektora kolejowego w Polsce oraz pozwalające na wyszczególnienie podmiotów kolejowych działających w obrębie tegoż sektora. Pomocniczo przedstawiono również aktualne dane statystyczne dotyczące podmiotów kolejowych oraz dotyczące bezpieczeństwa sektora kolejowego ostatnich lat.

Rozdział drugi poświęcony został analizie zasad odpowiedzialności przewoźnika kolejowego wobec osób trzecich. Przedstawiono w nim podstawy odpowiedzialności przewoźnika kolejowego za różnego rodzaju szkody – w tym: wyrządzone pasażerom, właścicielom ładunku czy podmiotom trzecim, niebędących stroną umowy o przewóz. Analizie poddano wyrządzone szkody w infrastrukturze kolejowej, taborze kolejowym podmiotów trzecich oraz w innych pojazdach mechanicznych. Rozdział drugi poświęcony został również zagadnieniom procesowym i kolizyjnoprawnym, wiążącym się z dochodzeniem roszczeń przez poszkodowanych w zdarzeniach kolejowych o charakterze transgranicznym.

Rozdział trzeci poświęcono węzłowym zagadnieniom dotyczącym roli umowy ubezpieczenia OC w działalności przewoźnika kolejowego. Przedstawiono w nim praktyczne aspekty ryzyka towarzyszącego w wykonywanej działalności przewozów kolejowych oraz sposób zawierania umów ubezpieczenia OC przez przewoźników kolejowych. W rozdziale opisano również rozwój ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego w Polsce poczynając od okresu monopolu i kończąc na demonopolizacji sektora usług przewozu kolejowego. Dokonano również porównania ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego z innymi ubezpieczeniami OC funkcjonującymi w ruchu lądowym – ubezpieczeniem OC przewoźnika drogowego oraz ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Rozdział czwarty poświęcony został już samej istocie umowy ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego. Analiza prawno-porównawcza regulacji prawnych obowiązujących

w wybranych krajach Europy oraz analiza szkód kolejowych w Polsce okresu 2010-2020 pozwoliła na możliwie szerokie spojrzenie na wymagany zakres umowy ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego w Polsce oraz pozwoliła na postawienie postulatów *de lege ferenda* dotyczących tejże umowy ubezpieczenia oraz sum gwarancyjnych.

Z całości poczynionych w pracy rozważań ujętych w czterech rozdziałach można wyciągnąć następujące wnioski.

**Po pierwsze, odpowiedzialność cywilna przewoźnika kolejowego może przyjąć postać odpowiedzialności deliktowej (w tym odpowiedzialności za szkodę w środowisku) lub kontraktowej.** W zależności od zdarzenia powodującego szkodę oraz podmiotu poszkodowanego, przewoźnik odpowiada zgodnie z ustanowionymi regulacjami prawnymi – zarówno znajdującymi odzwierciedlenie w prawie polskim, jak i międzynarodowym, które to zostały przytoczone, usystematyzowane i opisane w niniejszej pracy. I tak w przypadku wyrządzenia szkody stronie umowy przewozu będziemy mieli do czynienia w głównej mierze z odpowiedzialnością kontraktową przewoźnika (np. w przypadku utraty bagażu, opóźnienia czy szkody na osobie), z drugiej zaś strony w przypadku wyrządzenia szkody osobom niebędącym stroną umowy o przewóz odpowiedzialność będzie kształtowała się w oparciu o zasadę ryzyka na podstawie art. 435 k.c. z uwagi na fakt, że przewoźnik kolejowy jest przedsiębiorcą wprawianym w ruch za pomocą sił przyrody.

**Po drugie, określone Rozporządzeniem Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 25 maja 2017 r. minimalne sumy gwarancyjne pozostają na zbyt niskim poziomie i celowe jest ich stopniowe podnoszenie przez prawodawcę.** Analiza szkód kolejowych w Polsce oraz Europie oraz porównanie sum gwarancyjnych z innymi krajami europejskimi pozwala na stwierdzenie, że ustanowione w Polsce sumy gwarancyjne są nieadekwatne do ryzyka szkód, jakie niesie za sobą prowadzenie działalności przewoźników kolejowych. Pamiętać również należy, że ustanowione Rozporządzeniem sumy gwarancyjne są kwotami minimalnymi, zaś przewoźnicy kolejowi zazwyczaj ubezpieczają się na kwoty wyższe aniżeli wskazane w akcie prawnym.

**Po trzecie wreszcie należy wskazać, że umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego jest umową o charakterze obowiązkowym, do którego będzie miała zastosowanie ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych.** Niemniej jednak koniecznym jest definitywne przesądzenie o obowiązkowości *sensu stricto* tegoż ubezpieczenia przez polskiego prawodawcę w akcie rangi ustawowej.

## **Bibliografia:**

### **Książki/druki zwarte**

- Ambrożuk D., Dąbrowski D., Wesołowski K., *Umowa przewozu osób*, Kraków-Legionowo 2018
- Bednarski M., Wilkin J. (red.), *Ekonomia dla prawników i nie tylko*, Warszawa 2005
- Belohlavek A. J. (red.), *Rozporządzenie Rzym I. Konwencja Rzymska. Tom 1*, Warszawa 2010
- Belohlavek A. J. (red.), *Rozporządzenie Rzym I. Konwencja Rzymska. Tom 2*, Warszawa 2010
- Bieniek G. (red.), *Komentarz do Kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania. Tom I-II*, wyd. X, Warszawa 2011
- Bieniek G. (red.), *Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania. Tom III*, Warszawa 2005
- Braś W., Mika Z., Dominiczak Z., Dudek J., *Wstępne zbadanie celowości oraz możliwości ujednoczenia niektórych przepisów prawa przewozowego krajowego różnych gałęzi transportu w zakresie przewozu towarów*, Warszawa 1970
- Brodecki Z., Serwach M., Glicz M. (red.), *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Tom 1*, Warszawa 2010
- Bucoń P., *Odpowiedzialność cywilna uczestników wypadku komunikacyjnego*, Warszawa 2008
- Clarke M. A., *The law of liability insurance. Second Edition.*, Abington, Oxon 2017
- Czachórski W., *Zarys prawa zobowiązań*, Łódź-Warszawa 1955
- Czachórski W., *Prawo zobowiązań w zarysie*, Warszawa 1974
- Czachórski W., *Prawo zobowiązań w zarysie*, Warszawa 2009
- Czepelak M., *Międzynarodowe prawo zobowiązań Unii Europejskiej*, Warszawa 2012
- D'Arcy L., Murray C., Cleave B., *The law and practice of International Trade*, London 2000
- Dragun M., *Kwotowe ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika w międzynarodowym prawie przewozowym*, Toruń 1984
- Dunaj B., *Nowy słownik języka polskiego*, Warszawa 2005
- Dylewski A., *Historia kolei w Polsce*, Warszawa 2012
- Glass D. A., *Freight forwarding and Multimodal transport contracts, Second Edition.* Oxon 2014
- Gniewek E., Machnikowski P. (red.) *Kodeks cywilny. Komentarz. 8 wydanie*, Warszawa 2017
- Godlewski J., *Konwencja COTIF/CIM, a umowa SMGS*, Gdynia 2010
- Górski W., Wesołowski K., *Komentarz do znowelizowanego prawa przewozowego*, Zielona Góra 1995
- Górski W., Żabski A., *Prawo przewozowe – Komentarz*, Warszawa 1990
- Górski W., Mendyk E., *Prawo transportowe*, Warszawa 2005
- Gruszecki K., *Prawo ochrony środowiska. Komentarz*, Warszawa 2008.
- Gudowski J. (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania. Część ogólna*, wyd. II, Warszawa 2017
- Gudowski J. (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom V. Zobowiązania. Część szczegółowa*, wyd. II, Warszawa 2017

- Haenni J., *International Encyclopedia of Comparative Law, vol. XII – Law of transport, ch. 2 – Carriage by Rail*, Tübingen 1973
- Hoeks M., *Multimodal Transport Law*, Breda 2009
- Hopkins R., Skelton Z., *Coping with a Crisis*, Rail Professional nr 2, Cambridge 2009
- Extner A., *Pojęcie siły wyższej w prawie komunikacyjnym rzymskim i współczesnym*, Warszawa 1918
- Fras M., Habdas M. (red.) *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania. Część ogólna (art. 353-534)*, Warszawa 2018
- Fras M., Habdas M., (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom V. Zobowiązania. Część szczególna (art. 765-921<sup>16</sup>)*, Warszawa 2018
- Jonas A. *Strategie konkurencji na rynku usług bankowych, Biblioteka menedżera i bankowca*, Warszawa 2002
- Kaczmarek T.T., *Zarządzanie ryzykiem. Ujęcie interdyscyplinarne*. Warszawa 2010
- Kamerschen D. R., Mackenzie R.B., Nardinelli C. (red.), *Ekonomia*, Gdańsk 1991
- Keller D. (red.), *Dzieje kolei w Polsce*, Rybnik 2012
- Kidyba A. (red.), *Kodeks cywilny. Zobowiązania. Część szczególna. Komentarz. Tom III*, Warszawa 2014
- Koch A. (red.), *Umowa ubezpieczenia. Aktualne problemy prawne*, Bydgoszcz-Poznań 2005
- Kolarski A., *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2002
- Konert A., *Ubezpieczenia Lotnicze*, Warszawa 2014
- Konert A., *Bezzałogowe statki powietrzne. Nowa era w prawie lotniczym. Zagadnienia cywilnoprawne*, Warszawa 2020
- Kowalewski E., *Prawo ubezpieczeń gospodarczych*, Bydgoszcz-Toruń 2006.
- Kowalski J., Ślusarczyk Z., *Unia Europejska. Proces integracji europejskiej i zarys problematyki instytucjonalno-prawnej*, Warszawa-Poznań 2006
- Krajewski M., *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej według kodeksu cywilnego*, Warszawa 2011
- Kramer U., Kühlwetter H.J. *Das Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz (Kommentar)*, in: Kunz/Kramer (Hrsg.), *Eisenbahnrecht (Loseblattsammlung)*, Nomos, Baden-Baden 2015
- Kropka M., *Kolizyjnoprawna regulacja umowy ubezpieczenia w Rozporządzeniu Rzym I*, Katowice 2010
- Król M., Taczanowski J., *Regionalne przewozy kolejowe w Polsce, Czechach i na Słowacji*, Warszawa 2016
- Krzyżanek R., *Odpowiedzialność przewoźnika za stan przesyłki*, Ogólnopolska Konferencja Naukowa „Odpowiedzialność przewoźnika”, Szczecin 1987
- Kufel J., *Ubezpieczenia gospodarcze w orzecznictwie sądowym*, Bydgoszcz-Poznań 2002
- Kuźmicka-Sulikowska J., *Zasady odpowiedzialności deliktowej w świetle nowych tendencji w ustawodawstwie polskim*, Warszawa 2011
- Kwaśnicka K., *Odpowiedzialność administracyjna w prawie ochrony środowiska*, Warszawa 2011

Lewaszkiwicz-Petrykowska B., *Odpowiedzialność cywilna prowadzącego na własny rachunek przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody*, Warszawa 1971

Lewaszkiwicz-Petrykowska B., *Wyrządzenie szkody przez kilka osób*, Warszawa 1978

Lijewski T., *Geografia Transportu Polski*, Warszawa 1986

Lijewski T., Koziarski S., *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 1995

Ludwichowska K., *Odpowiedzialność cywilna i ubezpieczeniowa za wypadki samochodowe*, Toruń 2008

Magee J. H., Serbein O. N., *Property and liability insurance*, Illinois 1967

Magnus U., Mankowski P. (red.): *Rome I Regulation, Commentary, European Commentaries on Private International Law*, Kolonia 2017

Maśniak D., *Ubezpieczenia ekologiczne*, Kraków 2003

Matuszewski W., *Wybrane zagadnienia ekonomii dla studentów prawa i administracji*, Toruń 2011

Merkin R., Hjalmarsson J., *Compendium of Insurance Law*, London 2007

Nowak M., *Publicznoprawne granice swobody umów o dostęp do sieci kolejowych*, Kraków 2010

Nowosielski L., *Organizacja przewozów kolejowych*, Warszawa 1999

Oestern H., Hüls E., Quirini W., *Facts concerning the Eschede disaster*. Unfallchirurg 101, 1998

Ohanowicz A., Górski J., *Zarys prawa zobowiązań*, Warszawa 1970

Okolski J., *Odpowiedzialność kolei za szkody w przesyłkach*, Warszawa 1972

Olejniczak A. (red.) *System Prawa Prywatnego Tom 6, Prawo zobowiązań – część ogólna*, Warszawa 2009

Orlicki M., *Umowa ubezpieczenia*, Warszawa 2002

Pazdan M., *Prawo prywatne międzynarodowe*, Warszawa 2012

Pazdan M. (red.), *Prawo prywatne międzynarodowe*, Warszawa 2015

Radecki W., *Komentarz do ustawy – Prawo ochrony środowiska. Środki finansowo-prawne.*, Wrocław 2002

Orlicki M., Pokrzywniak J., Raczyński A., *Obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych*, Warszawa 2007

Orlicki M., *Ubezpieczenia obowiązkowe*, Warszawa 2011.

Pajor T., *Odpowiedzialność deliktowa w prawie prywatnym międzynarodowym*, Warszawa 1989

Parson A., *The liability of railway companies for negligence towards passengers*, London 1893

Radecki W., *Odpowiedzialność prawna w ochronie środowiska*, Warszawa 2002

Radwański Z. (red.), *System Prawa Cywilnego, t. 3, cz. 2, Prawo zobowiązań – część szczególna*, Wrocław 1976.

Radwański Z. (red.), *System Prawa Cywilnego, t. 3, cz. 1*, Warszawa 1981

Radwański Z., Olejniczak A., *Zobowiązania – część ogólna*, Warszawa 2012

Rakoczy B., *Odpowiedzialność za szkodę w środowisku, Dyrektywa 2004/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. Komentarz.*, Toruń 2010

Rakoczy B., *Prawo ochrony środowiska. Zagadnienia podstawowe.*, Warszawa 2018



- Sośniak M., *Prawo przewozu lądowego*, Katowice 1974
- Soyer B., Tettenborn A., *Carriage of goods by sea, land and air. Unimodal and Multimodal transport in the 21<sup>st</sup> century*, Oxon 2014
- Stasikowski R., *Transport kolejowy. Analiza administracyjnoprawna*, Warszawa 2013
- Stec M., *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika za szkody w przesyłce, geneza, charakter prawny, granice. Studium Prawnoporównawcze*. Kraków 1993
- Stec M., *Umowa przewozu w transporcie towarowym*, Kraków 2005
- Szczepeńska M. (red.), *Ustawa o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej. Komentarz*, , Warszawa 2017
- Taylor Z., Ciechański A., *Deregulacja i przekształcenia przedsiębiorstw transportu lądowego w Polsce na tle polityki spójności EU*, Warszawa 2017
- Walczyński I., *Moc wiążąca umowy o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Towarowej z dnia 1 listopada 1951 r. (SMGS)*, LEX/el. 2015
- Wąsiewicz A., *Odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe na tle obowiązującego ubezpieczenia*, Warszawa 1969
- Warkało W., *Odpowiedzialność odszkodowawcza. Funkcje, rodzaje, granice*. Warszawa 1972
- Wąsiewicz A., *Ubezpieczenia samochodowe*, Warszawa 1974
- Wąsiewicz A., *Ubezpieczenia komunikacyjne*, Bydgoszcz 1996
- Wierzbowski M., Wajda P., *Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz*, Warszawa 2014
- Wilkinson M.E., *Estimating probable maximum loss with order statistics*, Proceedings of the Casualty Actuarial Society 1982
- Willett A. H., *The Economic Theory of Risk and Insurance*, Columbia 1901
- Wrzosek W., *Funkcjonowanie rynku*, Warszawa 2002
- Zajfert M., *Transformacja sektora transportu kolejowego w Polsce*, Warszawa 2016

#### **Artykuły/rozdziały w książkach**

- Dąbrowski D., *Potrzeba zmian w krajowym prawie przewozowym [w:] Zmiany prawodawstwa gospodarczego w okresie transformacji ustrojowej w Polsce* T. Kocowski, K. Marak (red.), Wrocław 2014
- Lewaszewicz-Petrykowska B., *Zasada pełnego odszkodowania. Mity i rzeczywistość*, [w:] *Księga Pamiątkowa prof. Maksymiliana Pazdana*, Kraków 2005
- Michalski T., *Ryzyko w działalności człowieka [w:] Podstawy ubezpieczeń, Tom 1 – mechanizmy i funkcje*, J. Monkiewicz (red.), Warszawa 2000
- Mizioch T., *Przydzielenie zdolności przepustowej a prowadzenie działalności gospodarczej w sektorze transportu kolejowego [w:] Rynek Kolejowy. Współczesne prawne i sektorowe uwarunkowania ochrony konkurencji i konsumenta*, M. Pawelczyk (red.), Warszawa 2017

- Mogilski W.W., *Pojęcie ubezpieczenia obowiązkowego w kontekście form przymusu ubezpieczenia*, [w:] *System prawny ubezpieczeń obowiązkowych. Przesłanki i kierunki reform* E. Kowalewski, W.W. Mogilski (red.), Toruń 2014
- Nawracała J., *Ubezpieczenie nadwyżkowe w kontekście sum gwarancyjnych w obowiązkowych ubezpieczeniach OC*, [w:] *System prawny ubezpieczeń obowiązkowych. Przesłanki i kierunki reform*, E. Kowalewski, W. W. Mogilski (red.), Toruń 2014
- Orlicki M. *Umowa ubezpieczenia*, [w:], *System Prawa Prywatnego, Tom. 8, Prawo zobowiązań – część szczegółowa*, J. Panowicz-Lipska (red.), Warszawa 2004
- Pietrzak K., Pietrzak O., *Ekonomiczne i organizacyjne aspekty transportu kolejowego* [w:] *Ekonomiczne i organizacyjne aspekty transportu*, Urbanyi-Popiołek I. (red.), Bydgoszcz 2013
- Sokół M., *Ochrona środowiska w sektorze kolejowym w Stanach Zjednoczonych Ameryki*, [w:] *Rynek Kolejowy. Współczesne prawne i sektorowe uwarunkowania ochrony konkurencji i konsumenta*, M. Pawelczyk (red.), Warszawa 2017
- Stecki L., *Zasada pełnej kompensacji szkody. Zagadnienia wybrane*, [w:] *Rozprawy z prawa cywilnego. Księga pamiątkowa ku czci Witolda Czachórskiego*, Warszawa 1985
- Szpunar A., *Roszczenie regresowe zakładu ubezpieczeń*, [w:] *Ubezpieczenia w gospodarce rynkowej*, A. Wąsiewicz (red.), Bydgoszcz 1994
- Walas M., *Zakres podmiotowy dyrektywy 2004/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 roku w sprawie odpowiedzialności za środowisko w odniesieniu do zapobiegania i zarządzania szkodami wyrządzonym środowisku naturalnemu oraz ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 roku o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie*, Publikacja konferencyjna „Odpowiedzialność za szkodę w środowisku”, B. Rakoczy (red.), Toruń 2009
- Wojno B., *Wprowadzenie ubezpieczeń obowiązkowych – aspekty konstytucyjne*. [w:] *System prawny ubezpieczeń obowiązkowych. Przesłanki i kierunki reform*, E. Kowalewski, W.W. Mogilski (red.), Toruń 2014
- Ziemiak M. P., *Stan ubezpieczeń obowiązkowych i innych ubezpieczeń przymusowych w ustawodawstwie polskim*, [w:] *System prawny ubezpieczeń obowiązkowych. Przesłanki i kierunki reform*, E. Kowalewski, W.W. Mogilski (red.), Toruń 2014

#### **Artykuły w czasopismach**

- Ambrożuk D., *Kształtowanie się europejskiego prawa przewozu osób*, Prace naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu 2014, nr 362
- Ambrożuk D., *Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dn. 17 marca 2017 r., III CZP 111/16*, Problemy Transportu i Logistyki 2017, nr 4
- Andrzejuk B., Heropolitańska I., *Gwarancje bankowe i ubezpieczeniowe*, Warszawa 2012
- Barcik J., Czech P., *Sytuacja transportu kolejowego w Polsce na przełomie ostatnich lat – część I*, Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej 2010, z. 67

Będkowski-Koziół M., Gołąb Ł., *O dogmatyce prawa transportu kolejowego. Kilka uwag w dziesiątą rocznicę uchwalenia ustawy o transporcie kolejowym z 2003 r.*, Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny 2013, nr 4

Bochan R., *Funkcjonowanie wybranych rynków oligopolistycznych w Polsce w aspekcie działań urzędu ochrony konkurencji i konsumentów*, Gospodarka w Praktyce i Teorii 2012, nr 1(30)

Calme S., *Relationship between the European Union Railway Transport Law and The Railway Protocol, Cap Town Convention Journal Vol. 5* 2016, nr 5, poz. 7

Czepelak J., *Wybór prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych w rozporządzeniu rzymskim II*, Kwartalnik Prawa Prywatnego 2009, nr 2

Dąbrowski D., *Reguły rotterdamskie a unimodalne konwencje przewozowe*, Studia Iuridica Toruniensia 2013, Tom XII

Dmowska J., *Funkcje odpowiedzialności cywilnej w prawie ochrony środowiska*, Przegląd Prawa Ochrony Środowiska 2021, nr 1-2

Dziedzicki K., *Odpowiedzialność cywilna przewoźników – minimalna suma ubezpieczenia?* [w:] Eksperti NEMU, „Ryzyko szkody” 2016, nr 7(31)

Garlicki S., *Odpowiedzialność in solidum*, Nowe Prawo 1962, nr 44

Garlikowska M., Gondek P., *Problematyka wypadków kolejowych związanych z samobójstwami i przechodzeniem przez tory w miejscach niedozwolonych*, Problemy Kolejnictwa 2017, z. 174

Gołąb Ł., *Kontrola decyzji i postanowień Prezesa UTK przez Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Glosa do postanowienia Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z 27 listopada 2013 r. (XVII AmK 22/13)*, Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny 2014, nr 7(3)

Gołąb Ł., *Sektorowy organ regulacyjny w zakresie transportu kolejowego*, PUG 2009, nr 6

Handsche J., *Polskie doświadczenie w formowaniu i rozwoju ubezpieczeń – wybrane aspekty*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 2009, nr 3

Jaworska A., Nowacki G., *Analiza przewozu towarów transportem kolejowym w Polsce*, Bezpieczeństwo i Ekologia 2017, nr 9

Jedynak M., Młynarski S., Sowa A., *Ryzyko i jego miary w transporcie kolejowym*, Logistyka 2015, nr 6.

Karolak M., Ziemiak M.P., *Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody (art. 435 k.c.). Rozważania de lege lata i de lege ferenda na kanwie orzecznictwa sądowego i poglądów Profesora Jana Łopuskiego*, Prawo i Więź 2020, nr 3

Kłósowski K., *Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym – Teoria i Praktyka*, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu nr 2014, nr 368

Korzeniowski P., *Ryzyko szkody w środowisku*, Prawo i Środowisko 2011, nr 1

Kowalewski E., *Dylematy prawa ubezpieczeń obowiązkowych a kodeks ubezpieczeń*, Studia Iuridica Toruniensia 2010, Tom VII

Kowalewski E., *Istota ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej*, Prawo Asekuracyjne 2002 nr 3

Kowalewski E., Mogilski W.W., Ziemiak M.P., *Stan prawny ubezpieczeń obowiązkowych w Polsce*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 2015

Kowalewski E., Ziemiak M. P., *Glosa do uchwały SN z dnia 24 sierpnia 2017 r., III CZP 20/17*, OSP 2018 nr 7-8, poz. 69

Kowalewski E., Serwach M., *Klauzula rebus sic stantibus a podwyższenie sumy gwarancyjnej w ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej*, Rozprawy Ubezpieczeniowe 2006, nr 1

Kowalewski E., Bzdyn A., *Prawo właściwe dla umów ubezpieczenia w świetle prawa polskiego na tle regulacji europejskich*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 2012, nr 1

Kowalewski E., *W sprawie odpowiedzialności PZU za wypadki komunikacyjne*, Palestra 1975, nr 5-6

Krawczyk G., *Zamówienia publiczne na rynku kolejowego transportu towarowego w Polsce*, Studia Ekonomiczne 2015, nr 209

Kwaśnikowski J., Gramza G., *Analiza wybranych zakłóceń w ruchu kolejowym*, Problemy Eksploatacji 2007, nr 2

Kyjonka B., *Wagony motorowe serii 810 kolei CD*, Świat Kolei 2002, nr 9 (86)

Lagarde P., *Le principe de proximité dans le droit international privé contemporain*, RCADI 1986, nr 1, t. 196

Lerman S., *Wybór prawa dla umowy przewozu osób w transporcie kolejowym i lotniczym*, Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny 2018, nr 7

Lewaszkiwicz-Petrykowska B., *Zakres odpowiedzialności na zasadzie ryzyka prowadzącego na własny rachunek przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody (art. 435 k.c.)*, Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny 1968, z.1

Ludwichowska K., Thiede T., *Reżim kolizyjny umowy ubezpieczenia po wejściu w życie rozporządzenia Rzym I*, Prawo Asekuracyjne 2009, nr 2

Majewski J., *Ewolucja struktur instytucjonalnych i mechanizmów prokonkurencyjnych na rynku przewozów kolejowych w regionach*, Problemy Transportu i Logistyki 2019, nr 1 (45)

Małysz F., *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej. Odpowiedzialność cywilna*. Wiadomości Ubezpieczeniowe 1997, nr 1-2

Mańka A., *Analiza ryzyka w transporcie szynowym – metoda FMEA i dobre praktyki jej stosowania*, Logistyka 2014, nr 6

Markiewicz A., *Ustalanie sum ubezpieczeniowych taboru szynowego / kolejowego – czy muszą być na tak wysokim poziomie?*, Ryzyko szkody 2016, nr 7 (31)

Mielczarek D.K., *Detekcja stanów awaryjnych taboru dSAT wsparciem w pracy eksploatacyjnej rewidentów taboru kolejowego*, Zeszyty Naukowe Politechniki Łódzkiej 2017, nr 1220

Mindur L., *Transport kolejowy w Niemczech*, Logistyka 2014, nr 4

Ogrodnik H., Szewieczek D., Wieczorek-Kosmala M., Znaniecka K., *Rynek ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej w Polsce – specyfika produktu, analiza głównych tendencji*, Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach 2016, nr 282

Pawlak P., *Problematyka legitymacji materialnoprawnej sprawy szkody oraz ubezpieczyciela OC*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 2017, nr 3

Pawlik M., *Zarządzenie ryzykiem w transporcie kolejowym*, Technika Transportu Szynowego 2013, nr 9

Piątkowski P., *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego – uwagi krytyczne*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 2017, nr 3

Pieriegud J., *Rola i funkcje regulatorów w transporcie kolejowym*, Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny 2015, nr 1

Raczyński A., *Zasada akcesoryjności actio directa w świetle nowelizacji przepisów Kodeksu cywilnego o umowie ubezpieczenia*, Rozprawy Ubezpieczeniowe 2008, nr 4

Raczyński J., *Problematyka utrzymania technicznego taboru kolejowego w normach i prawie unijnym*, Technika Transportu Szynowego 2005, nr 12

Serwach M., *Tryb likwidacji szkody, gdy wysokość sumy gwarancyjnej nie wystarcza na zaspokojenie roszczeń wszystkich osób poszkodowanych*, Prawo Asekuracyjne 2006, nr 2

Serwach M., *Klauzula reprezentantów – blaski i cienie art. 827 k.c. przed i po nowelizacji*, Prawo Asekuracyjne 2007, nr 3

Serwach M., *Problematyka sumy gwarancyjnej oraz praktycznych konsekwencji nieprawidłowego ustalenia jej wysokości*, Prawo Asekuracyjne 2008, nr 2

Serwach M., Orlicki M., *Zadośćuczynienie pieniężne za naruszenie więzi rodzinnej najbliższych członków rodziny poszkodowanego w świetle nowego art. 446<sup>2</sup> k.c.*, Prawo Asekuracyjne 2021, nr 4

Sitarz M., Chrużik K., Wachnik A., *Zintegrowany system zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym*, Technika Transportu Szynowego 2012, nr 1-2

Sośniak M., *Zobowiązania nie wynikające z czynności prawnych w kodyfikacji polskiego prawa międzynarodowego*, Studia Prawnicze 1970, nr 26-27

Sośniak M., *Deliktowe i kontraktowe roszczenia w prawie przewozowym*, Prace Prawnicze Uniwersytetu Śląskiego 1972, t. III

Stasikowski R., *Regulacja jako nowa funkcja współczesnej administracji publicznej w Polsce*, Studia Prawnicze 2007, nr 3

Strus Z., *Przegląd orzecznictwa*, Palestra 2008, nr 1–2

Szcześniak M., *Historia ubezpieczeń polskich po II wojnie światowej – Cz. 1 – Okres monopolu ubezpieczeń państwowych*, Monitor Ubezpieczeniowy 2012, nr 51

Szpunar A., *Ubezpieczenie obowiązkowe a odpowiedzialność cywilna za wypadki samochodowe*, Studia Prawnicze i Ekonomiczne 1969, t. II

Szpunar A., *Ustalenie odszkodowania z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego*, Kwartalnik Prawa Prywatnego 1993, z. 1

Szpunar A., *Wynagrodzenie szkody w razie zderzenia pojazdów mechanicznych*, Palestra 1986, nr 3

Szpunar A., *Uwagi o funkcjach odpowiedzialności odszkodowawczej*, Państwo i Prawo 2003, z. 1

Ślufińska P., *Kilka uwag na temat ubezpieczenia D&O*, Wiadomości Ubezpieczeniowe 2015, nr 3

Taghizadeh E., *Limitation of Liability of the Rail Carrier Operator Based on CIM Rules*, Global Journal of Human Social Science Linguistics & Education Volume 12 Issue 11 Version 1.0 Year 2012

Wałachowska M., *Prawo właściwe dla roszczeń osób pośrednio poszkodowanych*, Gdańskie Studia Prawnicze 2022, nr 53

Warkałło W., *Sila wyższa jako zasada nieodpowiedzialności i domniemanie przypadkowości szkody*, Państwo i Prawo 1949, nr 9–10

Wesołowski K., *Multicentryczność regulacji prawnej przewozu osób*, Marketing i Zarządzanie 2016, nr 42.

Węgrzynowski Ł., *Dopuszczalność sądowej modyfikacji sumy gwarancyjnej w ubezpieczeniu OC na żądanie poszkodowanego*, Przegląd Sądowy 2009, nr 2

Wilczek -Karczewska M., *Rozwój kolei żelaznych na ziemiach polskich w ujęciu historycznoprawnym*, Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny 2015, nr 1

Yan Z., Filimonov V., *Comparative study of International Carriage of Goods by Railway Between CIM and SMGS*, Frontiers of Law in China 2018, vol 13

Zielińska E., *Analiza rynku usług kolejowych w Polsce*, Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe 2017, nr 2

## **Raporty i opracowania**

Komenda Główna Policji Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki Drogowe w Polsce w 2021 roku*, Warszawa 2021

Komenda Główna Policji, *Raport wypadków drogowych w roku 2021*, Warszawa 2022

KPMG, *Odpowiedzialność cywilna przewoźników kolejowych w Polsce. Materiał do dyskusji*. Warszawa 2013

KPMG, *Ekspertyza w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych z dnia 11 grudnia 2013 r. sporządzonej przez Advisory Sp. z o.o. sp.k/D. Dobkowski sp. k opracowana dla UTK w celu dostarczenia informacji o możliwościach zastosowania regulacji dotyczących ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych*, Warszawa 2013

Raport nr PKBWK/02/2019 z badania wypadku kategorii B11 zaistniałego w dniu 10 maja 2018 r. zatwierdzony Uchwałą Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Nr 3/PKBWK/2019 z dnia 16 kwietnia 2019 r., Warszawa 2019

Raport nr PKBWK/05/2017 z badania wypadku kolejowego kat. B13 zaistniałego w dniu 02 grudnia 2016 r. o godz. 04:11'00 na szlaku Myszków – Zawiercie, w torze szlakowym nr 2, w km. 263,830 linii

kolejowej nr 1: Warszawa Zachodnia – Katowice obszar zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Częstochowie zatwierdzony Uchwałą Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Nr 05/PKBWK/2017 z dnia 19.12.2017 r.

Raport Nr PKBWK/1/2012 z badania poważnego wypadku kategorii A06 zaistniałego w dniu 12 sierpnia 2011r. o godz. 16.15 w stacji Baby w torze nr 1 w kilometrze 128.615 linii 001 Warszawa – Katowice obszar zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Łodzi zatwierdzony Uchwałą Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Uchwałą Nr 3/PKBWK/2012 z dnia 31 lipca 2012 r.,

Raport Nr PKBWK/1/2013 z badania poważnego wypadku kat. A 01 zaistniałego w dniu 03 marca 2012 r. o godz. 20:55 na szlaku Sprowa – Starzyny w torze nr 1 w km 21,250 linii kolejowej nr 64 Kozłów – Koniecpol obszar zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Kielcach zatwierdzony Uchwałą Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Nr 2/PKBWK/2013.

Raport nr PKBWK/1/2015 z badania wypadku kat. B11 zaistniałego w dniu 31 sierpnia 2014 r. o godz. 16:17 na szlaku Kraków Prokocim PrC - Kraków Płaszów Kpa w torze nr 2 w km. 12,629 linii kolejowej nr 100 Kraków Mydlniki – Gaj obszar zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych w Krakowie Raport zatwierdzony Uchwałą Nr 4/PKBWK/2015 Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych z dnia 27 lipca 2015 r.

Raport nr PKBWK/2/2011 z badania poważnego wypadku kat. A 04 zaistniałego w dniu 08 listopada 2010 r. o godz. 0530 w stacji Białystok w okręgu nastawni wykonawczej B11 w torze nr 1a, rozjazd nr 7 w km 175, 170 linii kolejowej 006 Zielonka –Kuźnica Białostocka, obszar zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku zatwierdzony Uchwałą Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Nr 12/2011 z dnia 7 grudnia 2011 r.

Raport PKBWK/03/2018 z badania poważnego wypadku kategorii A04 zaistniałego w dniu 30 sierpnia 2017r. o godzinie 21:53 w stacji Smętowo, w torze stacyjnym nr 2 w km 457,485 linii kolejowej nr 131 Chorzów atory – Tczew, zatwierdzony Uchwałą Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Nr 5/PKBWK/2018 z dnia 30 lipca 2018 r.

Seminarium naukowe AIDA Polska, *Pojęcie ruchu pojazdu, a ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych* opublikowane w formie filmu: <https://www.youtube.com/watch?v=17D7JDZ1kms>

Urząd Transportu Kolejowego, *Stanowisko Prezesa UTK w zakresie ważności ubezpieczenia OC i licencji przewoźnika kolejowego*, Warszawa 2017

Urząd Transportu Kolejowego, *Zwiększenie roli kolei w równoważeniu transportu towarów w Polsce. Wyzwania, propozycje, dobre praktyki*, Warszawa 2017

Urząd Transportu Kolejowego, *Badanie poziomu zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych*, Warszawa 2018

Urząd Transportu Kolejowego, *Tabor kolejowy przewoźników towarowych - stan obecny i plany do 2023 r.*, Warszawa 2018

Urząd Transportu Kolejowego, *Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego – 2019*, Warszawa 2020

Urząd Transportu Kolejowego, *Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2020 r.*, Warszawa 2021

Urząd Transportu Kolejowego, *Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2021 r.*, Warszawa 2022

Urząd Transportu Kolejowego, *Kolejowi przewoźnicy towarowi w Polsce. Badanie przewoźników, którzy uzyskali licencje w latach 2013-2020*, Warszawa 2021

Urząd Transportu Kolejowego, *Wpływ pandemii COVID-19 na rynek kolejowy w 2020 r.*, Warszawa 2021

Urząd Transportu Kolejowego, *Transport kolejowy w 2020 r. Akty Prawa Unii Europejskiej*, Warszawa 2021

Urząd Transportu Kolejowego, *Licencjonowaniu przewoźnicy kolejowy*, Warszawa 2021



## Wykaz orzecznictwa

### Trybunał Konstytucyjny

Wyrok TK z dnia 18 kwietnia 2000 r., K 23/99, OTK 2000, nr 3, poz. 89.

Wyrok TK z dnia 19 grudnia 2002 r., K 33/02, OTK 2002, nr 7, poz. 97

### Sąd Najwyższy

Orzeczenie SN z dnia 11 grudnia 1963 r., II CR 116/63, OSPiKA 1965, nr 5, poz. 94

Postanowienie SN z dnia 7 marca 2001 r., IV KKN 488/00, LEX nr 51100

Uchwała Pełnego Składu Izby Cywilnej SN z dnia 5 października 1974 r., III CZP 71/73, LEX nr 1789

Uchwała 7 sędziów SN z dnia 6 grudnia 1975 r., III CZP 44/75, OSNCP 1976/7–8, poz. 153, OSPiKA 1977 nr 7–8, poz. 128

Uchwała 7 sędziów SN z dnia 26 maja 1988 r., III CZP 87/87, LexPolonica nr 302132

Uchwała 7 sędziów SN z dnia 29 grudnia 1994, III CZP 120/94, OSN 1995, nr 4, poz. 55

Uchwała 7 sędziów SN z dnia 27 marca 2018 r., III CZP 69/17, LEX nr 25221622

Uchwała 7 sędziów SN z dnia 27 maja 2018 r., III CZP 36/17, LEX nr 2521621

Uchwała 7 sędziów SN z dnia 22 października 2018 r., I NSNZP 2/19, LEX nr 2729318

Uchwała SN z dnia 7 kwietnia 1970 r., III CZP 17/70, OSP 1971, z. 9, poz. 169

Uchwała SN z dnia 5 października 1974 r., III CZP 71/73, LEX nr 1789

Uchwała SN z dnia 3 kwietnia 1992 r., I PZP 19/92, OSNCP 1992 nr 9, poz. 166

Uchwała SN z dnia 31 maja 1994 r., III CZP 75/94, OSN 1994, nr 12, poz. 237

Uchwała SN z dnia 11 grudnia 2003 r., III CZP 82/03, LEX nr 520175813

Uchwała SN z dnia 13 grudnia 2007 r., III CZP 100/07, OSNC 2008, nr 12, poz. 139

Uchwała SN z dnia 27 marca 2018 r., III CZP 60/17, OSNC 2018 nr 9, poz. 83

Uchwała SN z dnia 22 października 2019 r., I NSNZP 2/19, OSNKN 2020 nr 2, poz. 11

Wyrok SN z dnia 17 grudnia 1936 r., C. II 1805/36. OSNC 1937 nr 7 poz. 260

Wyrok SN z dnia 9 kwietnia 1952 r., CR 962/51, OSN 1954 nr 1, poz. 2

Wyrok SN z dnia 7 lutego 1953 r., I C 60/53, OSN 1954, poz. 35

Wyrok SN z dnia 23 września 1958 r., 3 CR 1230/58, Państwo i Prawo 1960, nr 12

Wyrok SN z dnia 17 stycznia 1961 r., I CR 1038/60, LEX nr 1632945

Wyrok SN z dnia 21 czerwca 1961 r., I CR 592/59, LEX nr 106309

Wyrok SN z dnia 9 lipca 1962 r., I CR 54/62, LEX nr 106473

Wyrok SN z dnia 23 marca 1967 r., I PR 60/67, LEX nr 1169335

Wyrok SN z dnia 19 września 1967 r., I PR 288/67, LEX 4611

Wyrok SN z dnia 18 maja 1970 r., I CR 58/70, OSNC 1971, nr 5, poz. 86

Wyrok SN z dnia 22 listopada 1972 r., II CR 458/72, LEX nr 1539  
Wyrok SN z dnia 2 marca 1973 roku, I PR 341/72, OSNC 1974/1/15  
Wyrok SN z dnia 18 października 1975 r., I CR 608/75, LEX nr 5015  
Wyrok SN z dnia 25 sierpnia 1978 r., III CZP 48/78, LEX nr 2305  
Wyrok SN z dnia 14 maja 1979 r., II CR 148/79, OSNCP 1980, nr 1, poz. 8  
Wyrok SN z dnia 18 października 1982 r., I CR 160/82, OSP 1985 nr 12, poz. 224  
Wyrok SN z dnia 17 grudnia 1984 r., IV CR 509/84, OSNCP 1985, nr 9, poz. 138  
Wyrok SN z dnia 17 października 1985 r., I CR 271/85, LexPolonica nr 302016  
Wyrok SN z dnia 27 listopada 1985 r., II CR 399/85, LEX nr 8737  
Wyrok SN z dnia 1 lipca 1986 r., I CR 188/86, OSNCP 1987 nr 10, poz. 162  
Wyrok SN z dnia 8 listopada 1988 r., II CR 315/88, LEX nr 5274  
Wyrok SN z dnia 28 października 1997 r., I CKN 273/97, LEX nr 1227048  
Wyrok SN z dnia 12 września 1998 roku, II UKN 174/98, OSNP 1999 nr 16 poz. 524  
Wyrok SN z dnia 19 czerwca 2001 r., II UKN 424/00, OSNP 2003, nr 6, poz. 155  
Wyrok SN z dnia 18 grudnia 2002 r., I PKN 12/02, OSNP 2004 nr 12, poz. 206  
Wyrok SN z dnia 16 grudnia 2004 r., II UK 83/04, OSNP 2005, nr 14, poz. 215  
Wyrok SN z dnia 27 października 2005 r., III CK 171/05, LEX 346045  
Wyrok SN z dnia 9 maja 2008 r., III CSK 360/07, LEX 424387  
Wyrok SN z dnia 10 października 2008 r., II CSK 232/08, LEX nr 497665  
Wyrok SN z dnia 19 listopada 2008 r., III CSK 171/08, LEX nr 584204  
Wyrok SN z dnia 21 maja 2009 r., V CSK 444/08, LEX nr 627255  
Wyrok SN z dnia 11 sierpnia 2010 r., I CNP 112/09, LEX nr 603888  
Wyrok SN z dnia 18 maja 2012 r., III PK 78/11, LEX nr 1216871  
Wyrok SN z dnia 19 listopada 2014 r., II CSK 191/14, LEX nr 1628911  
Wyrok SN z dnia 7 maja 2015 r., II CSK 453/14, LEX nr 1754055  
Wyrok SN z dnia 27 kwietnia 2016 r., II CSK 361/15, LEX nr 2051475  
Wyrok SN z dnia 19 maja 2016 r., IV CSK 552/15, LEX nr 2093037  
Wyrok SN z dnia 9 sierpnia 2016 r., II CSK 719/15, LEX nr 2108500  
Wyrok SN z dnia 19 stycznia 2017 r., II CSK 107/16, OSNC 2017/9, poz. 102  
Wyrok SN z dnia 10 lutego 2017 r., V CSK 291/16, LEX nr 2329480  
Wyrok SN z dnia 17 marca 2017 r., III CZP 111/16, LEX nr 522342442  
Wyrok SN z dnia 18 maja 2017 r., I PK 162/16, LEX nr 23334900  
Wyrok SN z dnia 30 maja 2017 r., IV CSK 445/16, LEX nr 2348538  
Wyrok SN z dnia 26 lipca 2017 r., III CZP 30/17, LEX nr 2327888  
Wyrok SN z dnia 24 sierpnia 2017 r., III CSK 271/16, LEX 2401047  
Wyrok SN z dnia 14 marca 2018 r., II CSK 245/17, LEX nr 2508547  
Wyrok SN z dnia 31 maja 2019 r. IV CSK 129/18, LEX 2690186

### **Sąd Apelacyjny**

Wyrok SA w Gdańsku z dnia 31 maja 1996 r., I ACr 138/96, OSA 1997, nr 1 poz. 1  
Wyrok SA w Gdańsku z dnia 7 listopada 2013 r., I ACa 479/13, LEX nr 1415888  
Wyrok SA w Katowicach z dnia 14 lipca 1992 r., III APr 41/92, OSA 1993, z. 2, poz. 8  
Wyrok SA w Katowicach z dnia 29 maja 2003 r., I Aca 1427/02, Legalis nr 76167  
Wyrok SA w Katowicach z dnia 12 czerwca 2014 r. V ACa 914/13, LEX nr 1500765  
Wyrok SA w Katowicach z dnia 4 maja 2016 r., V ACa 700/15, LEX nr 2055081  
Wyrok SA w Katowicach z dnia 7 września 2017 r., I ACa 230/17, LEX nr 2391879  
Wyrok SA w Katowicach z dnia 7 marca 2018 r., I ACa 1161/17, LEX nr 2648633  
Wyrok SA w Krakowie z dnia 19 października 2012 r., I ACa 836/12, LEX nr 1236767  
Wyrok SA w Krakowie z dnia 31 stycznia 2013 r., I ACa 1382/12, LEX nr 1344086  
Wyrok SA w Krakowie z dnia 13 marca 2013 r., I ACa 1383/12, LEX nr 1438009  
Wyrok SA w Krakowie z dnia 30 września 2015 r., I ACa 788/15, LEX nr 1962912  
Wyrok SA w Krakowie z dnia 26 kwietnia 2016 r., I ACa 78/16, POSP  
Wyrok SA w Krakowie z dnia 30 maja 2017 r., I ACa 113/17, POSP  
Wyrok SA w Krakowie z dnia 31 maja 2019 r., I ACa 440/18, LEX nr 2770846  
Wyrok SA w Lublinie z dnia 11 kwietnia 1991 r., I ACr 47/91, OSA 1992 nr 3, poz. 27  
Wyrok SA w Lublinie z dnia 4 listopada 2010 r., I ACa 513/10, LEX nr 660598  
Wyrok SA w Lublinie z dnia 13 stycznia 2015 r., I ACa 654/14, LEX nr 1630720  
Wyrok SA w Lublinie z dnia 19 listopada 2019 r., III APa 15/19, LEX 2750252  
Wyrok SA w Łodzi z dnia 6 października 2017 r., I ACa 225/17, LEX 2471790  
Wyrok SA w Łodzi z dnia 8 maja 2018, II C 1610/15, LEX nr 2520639  
Wyrok SA w Łodzi z dnia 16 lipca 2019 r., III APa 12/19, LEX nr 2713564  
Wyrok SA w Poznaniu z dnia 30 maja 2019 r., I ACa 759/18, LEX nr 3050340  
Wyrok SA w Szczecinie z dnia 22 sierpnia 2012 r., I ACa 693/11, LEX nr 1237894  
Wyrok SA w Szczecinie z dnia 8 lipca 2015 r., I ACa 224/15, LEX nr 1936847  
Wyrok SA w Warszawie z dnia 5 sierpnia 2010 r., sygn. akt VI Ca 65/10, niepublikowany  
Wyrok SA w Warszawie z dnia 17 listopada 2015 r., I ACa 265/15, LEX nr 1957355  
Wyrok SA w Warszawie z dnia 17 marca 2017 r., I ACa 26/16, LEX nr 2433262  
Wyrok SA w Warszawie z dnia 15 listopada 2017 r., I ACa 1495/16, LEX 2418170

### **Sąd Okręgowy**

Wyrok SO w Częstochowie z dnia 9 czerwca 2015 r., I C 34/14, POSP  
Wyrok SO w Częstochowie z dnia 26 września 2016 r., I C 333/13, POSP  
Wyrok SO w Gdańsku z dnia 23 listopada 2016 r., XV C 4/16, Portal Orzeczeń Sądu Okręgowego w Gdańsku

Wyrok SO w Koninie z dnia 16 stycznia 2015 r., II Ca 476/14, LEX nr 1833800  
Wyrok SO w Łodzi z dnia 7 stycznia 2020 r., I C 518/18, LEX nr 2766639  
Wyrok SO w Nowym Sączu z dnia 23 maja 2014 r., I C 303/13, POSP  
Wyrok SO w Piotrkowie Trybunalskim z dnia 23 października 2014 r., III K 131/13, POSP  
Wyrok SO w Tarnowie z dnia 10 września 2020 r., I C 1034/18, POSP, orzeczenie nieprawomocne  
Wyrok SO w Warszawie z dnia 20 grudnia 2007 r., sygn. akt XX Gc 143/06, niepublikowany  
Wyrok SO w Warszawie z dnia 14 listopada 2014, I C 727/13, niepublikowany  
Wyrok SO w Warszawie z dnia 22 lutego 2018 r., III C 822/15, LEX nr 2478629  
Wyrok SO w Warszawie z dnia 23 kwietnia 2018 r., XXIII Ga 1967/16, LEX nr 2545663

### **Sąd Rejonowy**

Wyrok SR w Jaśle z dnia 30 stycznia 2018 r., I C 19/17, POSP, orzeczenie nieprawomocne

### **Pozostałe orzeczenia**

Wyrok TSUE z dnia 22 listopada 2012 r. w sprawie Westbahn Management GmbH przeciwko OBB Infrastruktur AB, C-136/11, LEX nr 1227/114.

Wyrok TSUE z dnia 22 listopada 2012 r., C-139/11, ECLI;EU:C2012:741

Wyrok TS (czwarta izba) z dnia 10 grudnia 2015 r. w sprawie Florin Lazar przeciwko Allianz SpA, C-350/14 ECLI:EU:C:2015:802

Wyrok TSUE z dnia 13 czerwca 2018 r. w sprawie Komisja Europejska przeciwko Polsce, C 530/16, ECLI: EU:C:2018:430

Wyrok TS WE z dnia 19 września 1995 r., C-364/93, Antonio Marinari przeciwko Lloyds Bank plc i Zubaidi Trading Company, Zb. Orz. 1995, s. I-2719

Wyrok TS WE z dnia 16 lipca 2009., C-189/08, Zwid-Chemie BV przeciwko Filippo's Mineralenfabriek NV/SA, Zb. Orz. 2009, s. I-6917

Wyrok WSA w Poznaniu z dnia 10 lipca 2013, II SA/Po 421/13, CBOSA

Orzeczenie Głównej Komisji Arbitrażowej z dnia 12 stycznia 1995 r. – III.5-202/54, Orz. Arb. T. VIII, poz. 89

Orzeczenie Głównej Komisji Arbitrażowej z dnia 2 czerwca 1950 r. – V.1.A – 79/50, Orz. Arb. T. II, poz. 42