

DOZNANIE CIĘŻKIEGO I TRWAŁEGO USZCZERBKU NA ZDROWIU PASAŻERA A MOŻLIWOŚĆ DOCHODZENIA ZADOŚĆUCZYNIENIA ZA DOZNANĄ KRZYWDĘ PRZEZ OSOBY MU NAJBLIŻSZE

DATA PRZESŁANIA: 21.03.2018, DATA AKCEPTACJI: 7.11.2018, KODY JEL: K12

Krzysztof Wesołowski, Dorota Ambrożuk

Uniwersytet Szczeciński
krzysztof.wesolowski@wziewu.pl, dorota.ambrozuk@wziewu.pl

STRESZCZENIE

Autorzy rozważają możliwość dochodzenia zadośćuczynienia za naruszenie dobra osobistego w postaci prawidłowych relacji rodzinnych przez osoby najbliższe pasażera, który doznał ciężkiego uszkodzenia ciała. Możliwość żądania takiego zadośćuczynienia dopuścił Sąd Najwyższy w uchwale z 27 marca 2018 roku, która zapadła na tle stanu faktycznego niedotyczącego przewozu, ale z powołaniem przepisów o czynach niedozwolonych, które mogą dotyczyć odpowiedzialności przewoźnika za zdrowie podróżnego (wobec braku w prawie wewnętrznym regulacji szczególnej dotyczącej tej odpowiedzialności). Autorzy krytycznie oceniają stanowisko Sądu Najwyższego. Wskazują, że istnieje ryzyko odnoszenia go do odpowiedzialności przewoźnika w sytuacji, gdy oparta jest ona wyłącznie na przepisach Kodeksu cywilnego o czynach niedozwolonych. Ich zdaniem nie powinno to mieć miejsca w tych sytuacjach, gdy podstawą odpowiedzialności są przepisy konwencji międzynarodowych i rozporządzeń unijnych, które odpowiedzialność przewoźnika za szkody na osobie regulują jako odpowiedzialność kontraktową. Autorzy, wskazując na nieadekwatność stanowiska Sądu Najwyższego w odniesieniu do odpowiedzialności przewoźnika, postulują jej unormowanie w prawie wewnętrznym, wzorem konwencji międzynarodowych.

SŁOWA KLUCZOWE

odpowiedzialność przewoźnika, zadośćuczynienie, uprawnienia najbliższych poszkodowanego pasażera

WPROWADZENIE

Bezpośrednią inspirację do napisania niniejszego artykułu stanowiła uchwała składu 7 sędziów Sądu Najwyższego z 27 marca 2018 roku (sygn. III CZP 60/17), w której sąd ten stwierdził, że można przyznać zadośćuczynienie za krzywdę osobom najbliższym poszkodowanego, który na skutek czynu niedozwolonego doznał ciężkiego i trwałego uszczerbku na zdrowiu.

Powyższa uchwała została podjęta w związku z rozbieżnościami, jakie w ostatnim czasie w orzecznictwie budził problem będący jej przedmiotem¹. Zapadła ona wprawdzie na gruncie stanu faktycznego niezwiązanego z przewozem, niemniej jednak podstawą stanowiska zajętego przez Sąd Najwyższy są przepisy Kodeksu cywilnego (dalej: k.c.; Ustawa, 1964) – w szczególności art. 448 dotyczącego możliwości dochodzenia zadośćuczynienia za naruszenie dobra osobistego – które mogą być i są stosowane także w odniesieniu do odpowiedzialności przewoźnika za uszkodzenie ciała czy rozstrój zdrowia przy niektórych przewozach krajowych. Kwestią dyskusyjną jest też możliwość ich zastosowania w odniesieniu do przewozów regulowanych konwencjami międzynarodowymi obowiązującymi w poszczególnych gałęziach transportu. Na mocy stosownych odesłań zawartych w prawie krajowym regulacje konwencyjne mają także zastosowanie do niektórych przewozów krajowych. Są też przedmiotem inkorporacji do prawa unijnego. Nie regulują one jednak wszystkich kwestii, jakie się pojawiają w związku ze szkodą na osobie pasażera – powstaje wówczas problem możliwości i zakresu stosowania prawa krajowego (do którego zresztą niekiedy same odsyłają).

Przedmiotem artykułu jest ocena poglądu wyrażonego przez Sąd Najwyższy, zwłaszcza w kontekście odniesienia go do odpowiedzialności przewoźnika za utratę zdrowia przez pasażerów. Kwestia odpowiedzialności przewoźnika z omawianego tytułu opiera się w obecnym stanie prawnym na wielu przepisach pochodzących z różnych korpusów (unijnego, międzynarodowego, krajowego). Ich wzajemne relacje nasuwają pewne wątpliwości, m.in. w zakresie określenia podstawy odpowiedzialności przewoźnika z omawianego tytułu (kontraktowa, deliktowa), co z kolei rzutuje na rozstrzygnięcie problemu postawionego w artykule.

PODSTAWY ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKA ZA USZCZERBEK NA ZDROWIU PODRÓŻNEGO

W polskim prawie wewnętrznym brakuje szczególnego unormowania odpowiedzialności za szkody na osobie podróżnego. Problemu tego nie regulują ani ramowe przepisy o umowie przewozu zawarte w Kodeksie cywilnym (tytuł XXV księgi trzeciej – Zobowiązania), mające zastosowanie do przewozów nieuregulowanych w przepisach szczególnych, ani też ustawa Prawo przewozowe (dalej: pr. przew.; Ustawa, 1984), która zawiera przepisy szczególne dla wszystkich gałęzi transportu za wyjątkiem transportu morskiego, lotniczego i konnego (art. 1 ust. 1 pr. przew.).

Powodem braku regulacji odpowiedzialności przewoźnika za utratę życia i zdrowia podróżnego było przekonanie, że naruszenie ww. dóbr osobistych, niezależnie od tego, czy do ich naruszenia dochodzi przy wykonywaniu umowy, czy też w innych okolicznościach, stanowi czyn niedozwolony (delikt), a zawarte w Kodeksie cywilnym przepisy o czynach niedozwolonych, odnoszące się do różnych sytuacji szkód na osobie, w wystarczającym stopniu chronią interesy poszkodowanych podróżnych (por. w szczególności: Górski, Dominiczak, 1987, s. 104–109; Szanciło, 2008, s. 267–268). Podstawą odpowiedzialności przewoźnika z tytułu szkód na osobie podróżnego są bowiem z reguły przepisy o odpowiedzialności prowadzących przedsiębiorstwa wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody (art. 435 k.c.) lub przepisy o odpowiedzialności posiadaczy pojazdów mechanicznych (art. 436 k.c.) przewidujące odpowiedzialność obiektywną, niezależną od winy, od której przewoź-

1 Negatywne stanowisko co do możliwości zasądzenia zadośćuczynienia w sytuacjach, o których mowa, wynika m.in. z następujących orzeczeń: (Orzeczenie, 2013; Orzeczenie, 2015; Orzeczenie, 2017). Z kolei za możliwością zasądzenia zadośćuczynienia opowiedziano się m.in. w: (Wyrok, 2013; Wyrok, 2016; Wyrok, 2017).

nik może się uwolnić wyłącznie w sytuacji, gdy udowodni, że szkoda wynikła z jednej z trzech okoliczności egzoneracyjnych, a mianowicie: skutek siły wyższej, wyłącznej winy poszkodowanego lub wyłącznej winy osoby trzeciej. Choć sposób rozumienia tych przyczyn zwalniających jest przedmiotem kontrowersji (szerzej Śmieja, 2009, s. 563–577), nie ma wątpliwości, że pod względem zakresu odpowiedzialności omawiane przepisy zapewniają podróżnemu adekwatny stopień ochrony.

Przepisy o odpowiedzialności deliktowej przewidują także dość rozbudowaną regulację dotyczącą form wynagrodzenia szkód osobom poszkodowanym na ciele. Według przepisów Kodeksu cywilnego szkody na osobie mogą przybrać postać uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia, w rezultacie których może też nastąpić śmierć poszkodowanego. W grę wchodzi zarówno konsekwencje majątkowe wspomnianych szkód na osobie, jak i niemajątkowe w postaci tzw. krzywdy przybierającej postać bólu fizycznego lub psychicznego. Kodeks cywilny wiąże identyczne konsekwencje odszkodowawcze z uszkodzeniem ciała i rozstrojem zdrowia. Oba rodzaje uszczerbków rodzą obowiązek zwrotu wszelkich wynikłych z tego kosztów (leczenia i rehabilitacji, zakupu leków, środków opatrunkowych, protez, dojazdu do lekarza lub na rehabilitację, nauki nowego zawodu). Na żądanie poszkodowanego zobowiązany do naprawienia szkody powinien z góry wyłożyć sumę potrzebną na koszty leczenia, a jeżeli poszkodowany stał się inwalidą – także sumę potrzebną na koszty przygotowania do innego zawodu (art. 444 § 1 k.c.). Jeśli poszkodowany utracił całkowicie lub częściowo zdolność do pracy zarobkowej albo zwiększyły się jego potrzeby lub zmniejszyły szanse powodzenia na przyszłość, może on żądać od zobowiązanego do naprawienia szkody odpowiedniej renty. Jeżeli w chwili wydania wyroku szkody nie da się dokładnie ustalić, poszkodowanemu może być przyznana renta tymczasowa (art. 444 § 2 i 3 k.c.). Niezależnie od tego, uszkodzenie ciała i rozstrój zdrowia stanowią podstawę do zasądzenia na rzecz bezpośrednio poszkodowanego zadośćuczynienia pieniężnego za doznaną krzywdę (art. 445 § 1 k.c.).

W przypadku śmierci pasażera uprawnionymi do odszkodowania są osoby mu bliskie. Kodeks cywilny w pierwszej kolejności nakazuje zwrócić koszty leczenia i pogrzebu osobie, która je poniosła (art. 446 § 1 k.c.). Osoby, względem których ciążył na zmarłym ustawowy obowiązek alimentacyjny, mogą żądać renty obliczonej stosownie do potrzeb poszkodowanego oraz do możliwości zarobkowych i majątkowych zmarłego, przez czas prawdopodobnego trwania obowiązku alimentacyjnego. Takiej samej renty mogą żądać także inne osoby bliskie, którym zmarły dobrowolnie i stale dostarczał środków utrzymania, jeżeli z okoliczności wynika, że wymagają tego zasady współżycia społecznego (art. 446 § 2 k.c.). Osobom najbliższym sąd może ponadto przyznać „stosowne odszkodowanie”, jeśli skutek śmierci pasażera nastąpiło „znaczne pogorszenie ich sytuacji życiowej”. Należy przyjąć, że chodzi tu o trudno uchwytne szkody majątkowe, także polegające na utracie spodziewanej pomocy w przyszłości od osoby, która zmarła (zob. Śmieja, 2009, s. 735). Najbliższym członkom rodziny zmarłego sąd może również przyznać zadośćuczynienie pieniężne za doznaną krzywdę (art. 446 § 3 k.c.). Kodeks cywilny nie precyzuje, kto jest osobą najbliższą, pozostawiając tę kwestię sądowi, który winien się w tym zakresie kierować nie tylko przesłankami formalnymi (faktem istnienia małżeństwa czy najniższych stopni pokrewieństwa lub powinowactwa), lecz także rzeczywistymi relacjami.

Również kwestia przedawnienia roszczeń unormowana jest w sposób korzystny dla poszkodowanego. W miejsce krótkiego, jednorocznego terminu przedawnienia roszczeń wynikających z umowy przewozu osób (art. 778 k.c.) stosowany jest znacznie dłuższy i bardziej adekwatny dla

roszczeń z tytułu szkód na osobie (których konstatacja następuje zwykle w jakiś czas po zdarzeniu je powodującym) termin z art. 442¹ k.c.

Problematyka odpowiedzialności przewoźnika za szkody na osobie pasażera jest natomiast przedmiotem regulacji zawartej w konwencjach międzynarodowych obowiązujących w poszczególnych gałęziach transportu² oraz w przepisach rozporządzeń wydanych przez Unię Europejską (dalej: UE)³. W przypadku niektórych typów przewozów postanowienia tych aktów prawnych odnoszą się także do umów o przewóz niewykraczający poza terytorium danego kraju (przewozów krajowych). Mianowicie na mocy art. 208 § 1 i 2 ustawy Prawo lotnicze (dalej: pr. lot.; Ustawa, 2002) przepisy konwencji lotniczej (Konwencji montrealskiej) znajdują zastosowanie w zakresie odpowiedzialności przewoźnika również do umowy krajowego przewozu lotniczego pasażerów. Z kolei na mocy art. 181 § 1 ustawy Kodeks morski (dalej: k.m.; Ustawa, 2001) odpowiedzialność przewoźnika morskiego za szkody na osobie pasażera oraz za szkody w jego bagażu regulowana jest postanowieniami Konwencji ateńskiej (1974) zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 19 listopada 1976 roku⁴.

Niezależnie od odesłań wynikających z prawa wewnętrznego zastosowanie przepisów konwencyjnych do przewozów krajowych wynika z mocy rozporządzeń unijnych, które, generalnie rzecz ujmując, inkorporują regulacje konwencyjne do prawa unijnego, modyfikują je (np. poprzez zwiększenie wysokości limitów odszkodowań) i uzupełniają (np. obowiązek wypłaty zaliczek), rozciągając zakres ich zastosowania na przewozy o charakterze krajowym. Tak np. rozporządzenie 1371/2007 reguluje odpowiedzialność przedsiębiorstw kolejowych wobec pasażerów oraz za ich bagaż poprzez odesłanie zawarte w art. 11 o następującej treści:

Z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozdziału i bez uszczerbku dla mających zastosowanie przepisów krajowych przyznających pasażerom prawo do odszkodowania, odpowiedzialność przedsiębiorstwa kolejowego wobec pasażerów oraz za ich bagaż regulowana jest przepisami rozdziałów I, III i IV tytułu IV oraz tytułu VI i tytułu VII załącznika I (Rozporządzenie, 2007).

Wskazany w tym przepisie załącznik I do rozporządzenia to wyciąg z umowy międzynarodowego przewozu osób kolejami (CIV). Tym samym zakres zastosowania przepisów zawartych w konwencji CIV dotyczący odpowiedzialności przewoźnika został zrównany z zakresem stosowania samego rozporządzenia, które obejmuje m.in. przewozy krajowe na terytorium UE.

Podobnie rzecz wygląda na gruncie prawa morskiego. Pojawia się tu jednak inny problem. Rozporządzenie nr 392/2009 inkorporuje postanowienia Konwencji ateńskiej (1974) zmienionej protokołem z 2002 roku, który 15 grudnia 2011 roku został ratyfikowany przez UE, podczas gdy Polska nie ratyfikowała jeszcze tego protokołu, a art. 181 k.m. § 1 k.m. odsyła do pierwotnej wer-

2 Chodzi o następujące konwencje międzynarodowe: Konwencja COTIF (1980), w której do przewozu osób odnosi się załącznik A. Przepisy ujednoczone o umowie międzynarodowego przewozu osób kolejami (CIV); dwie konwencje lotnicze – warszawska (1929) i montrealaska (1999) oraz Konwencję ateńską (1974). Do tej ostatniej, w brzemieniu nadanym jej Protokołem z 2002 r., który wszedł w życie 23 kwietnia 2014 r., przystąpiła UE, na podstawie dwóch decyzji Rady (Decyzja, 2011a; Decyzja, 2011b).

3 Odpowiedzialności za utratę życia i zdrowia dotyczą następujące rozporządzenia: (Rozporządzenie, 1997; Rozporządzenie, 2007; Rozporządzenie, 2009; Rozporządzenie, 2010; Rozporządzenie, 2011).

4 Nie dotyczy to jednak przewozów, o których mowa w art. 2 zdaniu pierwszym Rozporządzenia (2009; art. 181 § 1a k.m.).

sji Konwencji ateńskiej zmienionej jedynie protokołem z 1976 roku. Prowadzi to do swoistego dualizmu systemu odpowiedzialności przewoźnika (zob. Dragun-Gertner, Peplowska-Dąbrowska, 2017, s. 92–93; Kosiński, 2010, s. 22–23, 31). Nie ma to jednak znaczenia z punktu widzenia problemu będącego przedmiotem niniejszego artykułu (ani pierwotna wersja Konwencji ateńskiej, ani też protokół z 2002 roku nie dają podstaw do żądania zadośćuczynienia, o którym mowa).

Rozporządzenia unijne nie określają zresztą ani podstaw odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera, ani też zasadniczo nie normują form naprawienia szkody. Z punktu widzenia rozważań będących przedmiotem niniejszego artykułu ich treść nie ma zatem większego znaczenia.

Odesłania do wskazanych konwencji międzynarodowych powodują, że regulacje zawarte w Kodeksie cywilnym są wyłączną podstawą odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera w pozostałych gałęziach transportu, nieobjętych konwencjami (w szczególności przy przewozach autobusowych i autokarowych, w żegludze śródlądowej, przy przewozach konnych, w transporcie komunalnym, przewozach wyciągami). Mają też zastosowanie do przewozów krajowych należących do gałęzi transportu, w których obowiązują konwencje międzynarodowe, ale wyłączonych spod reżimu rozporządzeń unijnych. Szczegółowe określenie zakresu zastosowania tych przepisów wymagałoby analizy zakresu zastosowania poszczególnych rozporządzeń, co wykracza poza treść artykułu. Tytułem przykładu podajemy jedynie, że rozporządzenie (2007) inkorporujące rozwiązania CIV w zakresie odpowiedzialności przewoźnika nie ma zastosowania do przewozów krajowych kolejami wąskotorowymi i metrem (Dąbrowski, w druku).

Poszczególne konwencje międzynarodowe w różny sposób i w różnym stopniu regulują odpowiedzialność przewoźnika za szkody na osobie pasażera. Dotyczy to zwłaszcza określenia konsekwencji odszkodowawczych w przypadku szkód na osobie pasażera i kręgu osób uprawnionych. Żadna z obowiązujących konwencji (to samo dotyczy rozporządzeń) nie daje ani pasażerowi, ani też tym bardziej jego bliskim prawa do zadośćuczynienia. Stanowią wyłącznie o szkodach majątkowych. Konwencja CIV w zakresie innych szkód niż wymienione w jej treści (pod którym to pojęciem można rozumieć także krzywdę) odsyła do prawa wewnętrznego (art. 29). Pozostałe konwencje kwestie przemilczają. Już sam fakt wynagrodzenia krzywdy pasażera budzi wątpliwości. Na gruncie prawa lotniczego zdaje się dominować pogląd, że możliwość taka ma miejsce, ale wyłącznie w sytuacji, gdy krzywda jest spowodowana szkodą fizyczną (Konert, 2010, s. 104–108).

Szczątkową regulację w zakresie rodzaju szkód podlegających wynagrodzeniu i kręgu osób uprawnionych zawiera natomiast rozporządzenie dotyczące transportu autobusowego i autokarowego, gdzie brak stosownej konwencji międzynarodowej (Rozporządzenie, 2011, art. 7). Oprócz określenia minimalnych limitów wysokości odszkodowania z tytułu szkód na osobie, które mogłyby wynikać z prawa wewnętrznego (w prawie polskim limitów takich brak), w przepisie tym stwierdzono, że odszkodowanie w przypadku śmierci powinno obejmować również „uzasadnione wydatki pogrzebowe”, a także określono minimalny krąg osób uprawnionych obejmujący osoby, do których utrzymania pasażer był lub byłby prawnie zobowiązany. Zatem i z tego aktu nie wynika konieczność wynagradzania krzywdy nawet pasażerowi, nie mówiąc o osobach mu najbliższych.

KWESTIA UPRAWNIENÍ OSÓB NAJBLIŻSZYCH POSZKODOWANEGO NA CIELE

W prawie polskim do niedawna bezdyskusyjnie przyjmowano, zgodnie z teorią tzw. bezprawności względnej, że z roszczeniami odszkodowawczymi może występować wyłącznie osoba bez-

pośrednio poszkodowana, tj. taka, której dobra stały się przedmiotem czynu niedozwolonego (z nowszych opracowań zob. Bagińska, 2016, s. 69–78; Kaliński, 2014, s. 7–23; Wałachowska, 2014, s. 385–407). Osoby poszkodowane pośrednio mogą natomiast żądać świadczeń odszkodowawczych tylko wyjątkowo, w sytuacjach unormowanych wyraźnie przepisami prawa. Taką regulację zawierają postanowienia art. 446 k.c., przewidujące możliwość żądania przez osoby najbliższe zmarłego (bezpośrednio poszkodowanego czynem niedozwolonym) świadczeń odszkodowawczych, w tym zadośćuczynienia za doznaną krzywdę. Przyjęcie powyższej zasady powodowało, że prawnie obojętne było np. cierpienie rodziców związane z uszkodzeniem ciała czy rozstrojem zdrowia ich dziecka (na gruncie takiego przypadku zapadła wymieniona na wstępie uchwała SN).

Powyższa zasada nie jest wyrażona wprost w obowiązujących przepisach. Wynika z rozumowania *a contrario* z art. 446 k.c. W ostatnim czasie zasada ta jednak została w doktrynie zakwestionowana (Lanckoroński, 2013, s. 252–270). Wskazuje się, że rozumowanie *a contrario* z art. 446 k.c. jest zbyt słabym argumentem dla przyjmowania powyższej zasady, a prawo nie różnicuje możliwości dochodzenia zadośćuczynienia za naruszenie dobra osobistego na podstawie art. 448 k.c. od sposobu naruszenia. Istotne jest to, aby przedmiotem naruszenia była wartość ściśle związana z osobą żądającą zadośćuczynienia. Jedynym ograniczeniem obowiązku odszkodowawczego jest przyjęta na gruncie polskiego systemu prawa koncepcja adekwatnego (normalnego) związku przyczynowego pomiędzy zdarzeniem sprawczym a szkodą podlegającą wyrównaniu.

Trzeba jednak przyznać, że zwolennicy wynagradzania krzywdy najbliższym osób, które doznały ciężkiego uszkodzenia ciała czy rozstroju zdrowia, przewidują taką możliwość niezależnie od przełamania zasady, o której mowa. Jako podstawę roszczeń osób najbliższych poszkodowanego, który doznał uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia, wskazuje się przepis art. 448 k.c., którego obecne brzmienie upoważnia do żądania zadośćuczynienia pieniężnego w przypadku naruszenia każdego dobra osobistego. Katalog dóbr osobistych zawarty w art. 23 k.c. jest katalogiem otwartym, a w związku z tym w ostatnim czasie kreowane są w doktrynie i orzecznictwie coraz to nowe dobra osobiste.

Jednym z dóbr, o których mowa, jest „szczególna więź rodzinna”. W orzecznictwie ujmowane jest ono zresztą w różny sposób, np. jako więź emocjonalna łącząca osoby bliskie, prawo do życia w związku małżeńskim, szczególna więź rodziców z dziećmi itp. Jak zauważył jednak Sąd Najwyższy (Postanowienie, 2014), różnice w sposobie ujęcia ww. dobra nie mają znaczenia merytorycznego. Zostało ono sformułowane w ostatnich latach w orzecznictwie przy stosowaniu art. 446 § 4 k.c. przewidującego możliwość zasądzenia zadośćuczynienia na rzecz osób najbliższych zmarłego. Według koncepcji zakładającej istnienie takiego dobra zadośćuczynienie to wynagradza zerwanie więzi, o której mowa, w momencie śmierci poszkodowanego.

Do tego też dobra odwołują się zwolennicy wynagradzania krzywdy, jakiej doznają najbliżsi osoby, która doznała uszczerbku na zdrowiu (zob. w szczególności: Lanckoroński, 2013, s. 379–382; Michałowska, 2017, s. 262–273; Nesterowicz, 2017, s. 342–344; Osajda, 2016, s. 73–86). Podkreślają oni, że w przypadku ciężkiego uszkodzenia ciała zakłócenie więzi rodzinnych w istocie prowadzi do takiego naruszenia tej więzi, że jest ono zbliżone do jej zerwania. Czyn zabroniony będący źródłem szkody może być przy tym wymierzony jednocześnie w dobro osobiste jednego podmiotu, jakim jest jego zdrowie, i dobra osobiste innych podmiotów, w postaci szczególnej więzi rodzinnej (emocjonalnej), przysługujące osobom najbliższym tego pierwszego.

OCENA STANOWISKA SĄDU NAJWYŻSZEGO

Do poglądu wyrażonego przez Sąd Najwyższy (Uchwała, 2018) należy się odnieść krytycznie. Nie kwestionując krzywdy (ból) najbliższych osoby, która doznała ciężkiego uszkodzenia ciała czy rozstroju zdrowia, zakwestionować należy podważanie zasady wynagradzania szkód (w tym krzywdy) wyłącznie osób bezpośrednio poszkodowanych, a nadto istnienie dobra osobistego w postaci właściwych relacji rodzinnych.

Co do pierwszej kwestii, okoliczność, że zasada, o której mowa, nie została *expressis verbis* wyrażona w przepisach prawa, nie może być podstawą jej podważania. Odrzucając powyższą zasadę, za zbytęcną należałoby uznać regulację zawartą w art. 446 k.c. Niewątpliwie uszczerbki, o których mowa w tym przepisie, zarówno majątkowe, jak i w postaci krzywdy, ponoszone przez osoby najbliższe poszkodowanego, który poniósł śmierć wskutek czynu niedozwolonego, pozostają w adekwatnym związku przyczynowym z tym czynem. Nie byłoby zatem potrzeby odrębnej regulacji, gdyby ustawodawca miał uznawać, że jedynym ograniczeniem obowiązku odszkodowawczego ma być przyjęta koncepcja związku przyczynowego.

Niezależnie od tego należy przyjąć, że nie istnieje dobro osobiste w postaci prawidłowych relacji rodzinnych. Choć stosunki rodzinne podlegają ochronie prawnej, nie mogą być utożsamiane z dobrem osobistym. Nie każde dobro o niemajątkowym charakterze jest dobrem osobistym. Zgodzić się bowiem należy z tezą, że dobra osobiste są z istoty swojej na tyle ściśle związane z daną osobą, że nie wchodzą tu relacje z innymi osobami (Bosek, 2015, s. 3–19), zwłaszcza w sytuacji, gdy zachodzi łatwość i względna dopuszczalność naruszania tych relacji przez osoby w nich pozostające (zerwanie więzi małżeńskiej czy też innej więzi rodzinnej nie jest traktowane w kategoriach naruszenia dóbr osobistych). Stąd też niezbędna jest pewna ostrożność przy konstatowaniu nowych dóbr osobistych. Prawa do nich mają bezwzględny charakter. W przypadku takich praw ustawodawca posługuje się z reguły zamkniętym katalogiem. W odniesieniu do dóbr osobistych nie jest to możliwe, ale tym bardziej zalecana jest ostrożność przy ich identyfikacji w orzecznictwie i doktrynie. Zgodzić się należy ze stanowiskiem wyrażonym w postanowieniu Sądu Najwyższego (2017), w którym skład trzyosobowy tego sądu wystąpił do składu siedmioosobowego o rozstrzygnięcie zagadnienia będącego przedmiotem uchwały z 27 marca 2018 roku, a mianowicie, że w przypadku uszkodzenia ciała czy rozstroju zdrowia członkowie rodziny poszkodowanego nie tracą dobra osobistego, jakim jest więź rodzinna, jak to ma miejsce w przypadku śmierci. Staje się ona wprawdzie więzią innego rodzaju, nie można jednak twierdzić, że jest to więź gorsza. Stan zadowolenia z życia rodzinnego nie jest prawnie gwarantowany.

ZASTOSOWANIE TEZY UCHWAŁY SĄDU NAJWYŻSZEGO Z 27 MARCA 2018 ROKU W SPRAWACH Z ZAKRESU ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKA

Niezależnie jednak od krytyki stanowiska zajętego przez Sąd Najwyższy, pozostaje kwestia o zasadniczym dla niniejszego artykułu znaczeniu, tj. możliwości zasądzenia od przewoźnika zadośćuczynienia na rzecz najbliższych pasażera, który doznał ciężkiego uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia. Kwestią wstępną jest odpowiedź na pytanie o podstawę odpowiedzialności przewoźnika. Stanowisko Sądu Najwyższego odnosi się bowiem do sytuacji, w których do powstania szkody

dochodzi skutek czynu niedozwolonego. Wynika to nie tylko z tezy uchwały, lecz także z usytuowania przepisu art. 448 k.c. wśród przepisów o czynach niedozwolonych.

Wydaje się, że brak jest przeszkód o juredycznym charakterze uniemożliwiających stosowanie uchwały SN z 27 marca 2018 roku do tych przypadków odpowiedzialności przewoźnika, w których przepisy Kodeksu cywilnego stanowią jedyną podstawę tej odpowiedzialności. Przepisy prawa polskiego dopuszczają zbieg podstaw odpowiedzialności odszkodowawczej (art. 443 k.c.). Okoliczność, że do powstania szkody dochodzi przy wykonywaniu umowy przewozu, nie uniemożliwia zatem traktowania zdarzenia sprawczego jako czynu niedozwolonego. Nie można w związku z tym twierdzić, że odpowiedzialność przewoźnika ma w tych sytuacjach charakter kontraktowy, a jedynie w braku wyraźnej regulacji kwestii stosuje się przepisy o czynach niedozwolonych. Teza taka byłaby z gruntu błędna, gdyż w braku szczególnej regulacji odpowiedzialności z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy stosuje się ogólne zasady kontraktowej odpowiedzialności odszkodowawczej, które – nawiasem mówiąc – w pewnych wyjątkowych sytuacjach mogłyby stanowić dla osób poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych dogodniejszą podstawę odpowiedzialności (Wesołowski, 2017, s. 143).

Z drugiej jednak strony trudno przejść do porządku dziennego wobec faktu, że ryzyko odpowiedzialności przewoźnika wobec nieokreślonego bliżej kręgu osób najbliższych pasażerów doznających uszczerbku na zdrowiu uniemożliwia kalkulację i tak trudnego do oszacowania ryzyka przedsięwzięcia gospodarczego, jakim jest przewóz osób. Problemu nie rozwiązuje ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej, występuje tu bowiem ograniczenie odpowiedzialności ubezpieczyciela do określonej z góry kwoty – sumy gwarancyjnej. Ryzyko ponoszenia niekalkulowanej wcześniej odpowiedzialności ponoszą zresztą także zakłady ubezpieczeń, choćby ze względu na stosunkowo długi okres przedawnienia (zwraca na to uwagę Marcin Orlicki [2013, s. 13–20], odnosząc jednak swoje uwagi do ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych). Stąd też uzasadniony jest postulat szczególnej ostrożności przy rozpatrywaniu tego rodzaju roszczeń odnoszonych wobec przewoźników i ich ubezpieczycieli OC.

Inaczej rzecz się przedstawia w tych sytuacjach, w których odpowiedzialność przewoźnika za szkody na osobie pasażera oparta jest na przepisach konwencyjnych, które, jak wspomniano, z racji stosownych odesłań zawartych w prawie wewnętrznym czy inkorporacji przez rozporządzenia unijne, mogą mieć zastosowanie także do przewozów krajowych. Regulacje konwencyjne mają niewątpliwie charakter kontraktowy. Podstawą świadczenia przewoźnika, do którego się one odnoszą, jest umowa. Konwencje regulują przesłanki odpowiedzialności przewoźnika za utratę życia i zdrowia podróznego, jej granice (wyznaczają przyczyny zwalniające od odpowiedzialności), niekiedy rodzaje szkód podlegających wynagrodzeniu czy maksymalną wysokość odszkodowania (Konwencja ateńska). Okoliczność, że nie wszystkie problemy są w nich unormowane i że w pewnym zakresie istnieje potrzeba stosowania prawa wewnętrznego, niczego tu nie zmienia, nawet jeżeli w braku stosownych przepisów obowiązujących w reżimie kontraktowym stosowane muszą być przepisy o czynach niedozwolonych. Nie dochodzi tu do zbiegu podstaw odpowiedzialności przewoźnika, a jedynie do posiłkowego zastosowania wybranych postanowień z reżimu deliktowego. Kontraktowy charakter ma też regulacja zawarta w rozporządzeniach. Choć nie zostało to wprost określone, analiza ich poszczególnych postanowień prowadzi do takiego wniosku (por. np. Rozporządzenie, 2007, art. 3 pkt 2; art. 26 ust. 5 załącznika I do rozporządzenia; [Dąbrowski, w druku]).

Dodatkowym argumentem za niestosowaniem tezy uchwały SN z 27 marca 2018 roku w takich sytuacjach jest okoliczność, że konwencje międzynarodowe zastrzegają stosowanie przewidzianych w nich wyłączeń i ograniczeń odpowiedzialności przewoźnika także w tych przypadkach, w których prawo wewnętrzne dopuszcza dochodzenie roszczeń na zasadach pozaumownych (art. 52 CIV, art. 14 Konwencji ateńskiej). W związku z niekwestionowanym w polskiej nauce prawem zakazem „mieszania” podstaw odpowiedzialności w praktyce regulacja taka uniemożliwia zbieg podstaw odpowiedzialności (zob. bliżej Wesołowski, 2015, s. 295). W tej sytuacji odnoszenie tezy uchwały Sądu Najwyższego z 27 marca 2018 roku do odpowiedzialności przewoźnika opartych na postanowieniach konwencji międzynarodowych kłóciłoby się z charakterem tej odpowiedzialności.

PODSUMOWANIE

Jak wynika z powyższych uwag, sytuacja przewoźników pod względem ryzyka odpowiedzialności wobec najbliższych osób pasażera z tytułu doznanej przez nich krzywdy, polegającej na naruszeniu dobra osobistego w postaci zakłócenia prawidłowych relacji rodzinnych (emocjonalnych) wskutek ciężkiego uszkodzenia ciała czy rozstroju zdrowia pasażera, jest zróżnicowana w zależności od podstawy odpowiedzialności przewoźnika za szkody na osobie podróżnego. Ryzyko to występuje w sytuacji, gdy jedyną podstawą tej odpowiedzialności są przepisy Kodeksu cywilnego o czynach niedozwolonych. Przepisy te nie powinny być natomiast stosowane w tych wszystkich przypadkach, gdy odpowiedzialność przewoźnika opiera się na przepisach konwencji międzynarodowych (niezależnie od charakteru przewozu) i ewentualnie rozporządzeń unijnych.

Takie zróżnicowanie sytuacji przewoźnika nie ma swojego aksjologicznego uzasadnienia. Jest to kolejny argument za unormowaniem odpowiedzialności przewoźnika z tytułów uszczerbków na osobie pasażera, tak aby nie zachodziła potrzeba stosowania przepisów o czynach niedozwolonych (co do innych powodów uzasadniających taką regulację patrz Wesołowski, 2017, s. 150).

LITERATURA

- Bagińska, E. (2016). Dopuszczalność dochodzenia przez osoby bliskie zadośćuczynienia w związku z doznaniem poważnej szkody na osobie przez bezpośrednio poszkodowanego. *IUSTITIA*, 2, 69–78.
- Bosek, L. (2015). W sprawie kwalifikacji więzi rodzinnej jako dobra osobistego. Uwagi krytyczne na tle aktualnego orzecznictwa Sądu Najwyższego. *Forum Prawnicze*, 3, 3–19.
- Dąbrowski, D. Podstawy odpowiedzialności przewoźnika kolejowego za uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź śmierć podróżnego (w druku).
- Dragun-Gertner, M., Peplowska-Dąbrowska, Z. (2017). Ochrona słabszej strony w umowach przewozu pasażerów drogą morską. Proponowane zmiany w polskim kodeksie morskim. W: Z. Kuniewicz, D. Sokołowska (red.), *Prawo kontraktów* (s. 87–99). Warszawa: Wolters Kluwer.
- Górski, W., Dominiczak, Z. (1987). *Problematyka prawna przewozu osób*. Wrocław: Zakład Narodowy im. Ossolińskich.
- Kaliński, M. (2014). Ograniczenie indemnizacji do podmiotów bezpośrednio poszkodowanych – w związku z nowelizacją art. 446 Kodeksu cywilnego. *Przegląd Sądowy*, 3, 7–23.
- Konert, A. (2010). *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Koziński, M.H. (2010). Odpowiedzialność cywilna morskiego przewoźnika pasażerów według prawa Unii Europejskiej. *Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni*, 25, 19–32.
- Lanckoroński, B. (2013). *Odpowiedzialność cywilna za pośrednie naruszenie dóbr*. Warszawa: LexisNexis.
- Michałowska, K. (2017). *Niemajątkowe wartości życia rodzinnego w polskim prawie cywilnym*. Warszawa: C.H. Beck.

- Nesterowicz, M. (2017). Zadośćuczynienie pieniężne za naruszenie praw pacjenta i dóbr osobistych osób bliskich. W: W. Robaczynski (red.), *Czynić postęp w prawie. Księga jubileuszowa dedykowana Profesor Birucie Lewaszewicz-Petrykowskiej* (s. 333–344). Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Orlicki, M. (2013). O możliwości dochodzenia roszczeń o zadośćuczynienie za śmierć najbliższego członka rodziny zmarłego przed dniem 3 sierpnia 2008 r. *Prawo Asekuracyjne*, 4, 13–20.
- Osajda, K. (2016). Zadośćuczynienie za doznanie przez bliskiego uszczerbku na zdrowiu wskutek wypadku. *Państwo i Prawo*, 1, 73–86.
- Szanciło, T. (2008). *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa: C.H. Beck.
- Śmieja, A. (2009). W: A. Olejniczak (red.), *Prawo zobowiązań – część ogólna*. Seria: *System prawa prywatnego* (t. 6, s. 335–363, 447–748). Warszawa: C.H. Beck.
- Wałachowska, M. (2014). *Wynagrodzenie szkód deliktowych doznanych przez pośrednio poszkodowanych*. Warszawa: Wolters Kluwer Polska.
- Wesołowski, K. (2015). Konkurencyjność podstaw dochodzenia roszczeń wobec przewoźnika samochodowego. *Problemy Transportu i Logistyki*, 29, 287–300.
- Wesołowski, K. (2017). Odpowiedzialność za utratę życia i zdrowia podróżnego. *Problemy Transportu i Logistyki*, 4, 141–152.

AKTY PRAWNE

- Decyzja (2011a). Decyzja Rady z 12.12.2011 r. dotycząca przystąpienia Unii Europejskiej do Protokołu z 2002 r. do Konwencji ateńskiej z 1974 r. w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z wyjątkiem jego artykułów 10 i 11. Dz.Urz. 2012/22/UE, L 8/1.
- Decyzja (2011b). Decyzja Rady z 12.12.2011 r. dotycząca przystąpienia Unii Europejskiej do Protokołu z 2002 r. do Konwencji ateńskiej z 1974 r. w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z wyjątkiem jego artykułów 10 i 11. Dz.Urz. 2012/23/UE, L 8/13.
- Konwencja ateńska (1974). Konwencja ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 13.12.1974 r., Dz.U. z 1987 r. Nr 18, poz. 108, zmieniona Protokołem z 19.11.1976 r., Dz.U. z 1994 r. Nr 99, poz. 479.
- Konwencja COTIF (1980). Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z 9.05.1980 r. Dz.U. z 1985 r. Nr 34, poz. 158, zmieniona Protokołem wileńskim z 3.6.1999 r. Dz. U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674.
- Konwencja montrealaska (1999). Konwencja o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego z 28.05.1999 r. Dz.U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235.
- Konwencja warszawska (1929). Konwencja o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego z 12.10.1929 r., Dz.U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49, zmieniona Protokołem haskim z 28.09.1955 r., Dz.U. z 1963 r. Nr 33, poz. 189, uzupełniona Konwencją o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez inną osobę niż przewoźnik umowy z 18.09.1961 r. Dz.U. z 1965 r. Nr 25, poz. 167.
- Orzeczenie (2013). Orzeczenie Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 5.04.2013 r., I ACa 1143/12. Pobrane z: [http://orzeczenia.waw.sa.gov.pl/content/\\$N/15450000000503_I_ACa_001143_2012_Uz_2013-04-05_001](http://orzeczenia.waw.sa.gov.pl/content/$N/15450000000503_I_ACa_001143_2012_Uz_2013-04-05_001) (10.06.2018).
- Orzeczenie (2015). Orzeczenie Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z 16.01.2015 r., I ACa 1430/14. Pobrane z: [http://orzeczenia.wroclaw.sa.gov.pl/details/\\$N/15500000000503_I_ACa_000128_2014_Uz_2014-04-01_001](http://orzeczenia.wroclaw.sa.gov.pl/details/$N/15500000000503_I_ACa_000128_2014_Uz_2014-04-01_001) (10.06.2018).
- Orzeczenie (2017). Orzeczenie Sądu Najwyższego z 5.01.2017 r., I CSK 444/16. Pobrane z: <http://www.sn.pl/sites/orzecznictwo/orzeczenia3/i%20csk%20444-16.pdf> (10.06.2018).
- Postanowienie (2014). Postanowienie Sądu Najwyższego z 27.06.2014 r., III CZP, Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izba Cywilna z 2014, nr 12, poz. 124.
- Postanowienie (2017). Postanowienie Sądu Najwyższego z 21.04.2017 r., I CSK 472/16. Pobrane z: http://www.sn.pl/sprawy/SiteAssets/Lists/Zagadnienia_prawne/NewForm/III-CZP-0060_17_p.pdf (30.05.2018).
- Rozporządzenie (1997). Rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z 9.10.1997 r., Dz.Urz. WE 1997 L 285/1, zmienione rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z 11.05.2002 r., Dz.Urz. WE 2002 L 140/2, w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną.
- Rozporządzenie (2007). Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1371/2007 z 23.10.2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. Dz.Urz. UE 2007 L 315/14.

- Rozporządzenie (2009). Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z 23.04.2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków. Dz.Urz. UE 2009 L 131/24.
- Rozporządzenie (2010). Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z 24.11.2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 r. Dz.Urz. UE 2010 L 334/1.
- Rozporządzenie (2011). Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z 16.02.2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004. Dz.Urz. UE 2011 L 55/1.
- Uchwała (2018). Uchwała składu 7 sędziów Sądu Najwyższego z 27.03.2018 r., III CZP 60/17. Pobrane z: http://www.sn.pl/orzecznictwo/SitePages/Najnowsze_orzeczenia.aspx?ItemSID=981-16544171-be1b-4089-b74b-413997467af2&List-Name=Zagadnienia_prawne (30.05.2018).
- Ustawa (1964). Ustawa z 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny. Dz.U. z 2018 r., poz. 1025.
- Ustawa (1984). Ustawa z 15.11.1984 r. Prawo przewozowe. Dz.U. z 2017 r., poz. 1983.
- Ustawa (2001). Ustawa z 18.09.2001 r. Kodeks morski. Dz.U. z 2016 r., poz. 66 z późn. zm.
- Ustawa (2002). Ustawa z 3.07.2002 r. Prawo lotnicze. Dz.U. z 2017 r., poz. 959 ze zm.
- Wyrok (2013). Wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z 17.09.2013 r., I ACa 840/13. Pobrane z: <https://www.saos.org.pl/judgments/content/303866.html> (10.06.2018).
- Wyrok (2016). Wyrok Sądu Najwyższego z 9.08.2016 r., II CSK 719/15. Pobrane z: <http://www.sn.pl/sites/orzecznictwo/Orzeczenia3/II%20CSK%20719-15-1.pdf> (10.06.2018).
- Wyrok (2017). Wyrok Sądu Najwyższego z 10.02.2017 r., V CSK 291/16. Pobrane z: <http://www.sn.pl/sites/orzecznictwo/orzeczenia3/v%20csk%20291-16-1.pdf> (10.06.2018).

SERIOUS AND PERMANENT DAMAGE TO THE PASSENGER'S HEALTH AND THE POSSIBILITY OF CLAIMING COMPENSATION FOR THE NON-MATERIAL DAMAGE SUFFERED BY THE PERSONS CLOSEST TO THEM

ABSTRACT

The authors consider the possibility of claiming compensation for the infringement of personal rights in the form of proper family relationships by the persons closest to the passenger who has suffered serious bodily injury. The possibility to demand such compensation was allowed by the Supreme Court in its ruling of 27 March 2018, which was based on the facts not related to the carriage, but with reference to the provisions on tort, which may concern the liability of the carrier for the health of the passenger (in the absence of a special provision in domestic law concerning this liability). The authors are critical of the position of the Supreme Court. They indicate that there is a risk that it may be applied to the liability of the carrier based only on the provisions of the Civil Code (Act of 23.4.1964 – Civil Code, i.e. Journal of Laws of 2018, item 1025) related to tort. In their view, this should not be the case in situations where liability is based on the provisions of international conventions and EU regulations which govern the liability of a carrier for personal injury as a contractual liability. The authors, pointing to the inadequacy of the position of the Supreme Court with regard to the liability of the carrier, call for its regulation in the internal law, as in the case of international conventions.

KEYWORDS

carrier's liability, compensation, rights of the persons closest to the injured passenger

Translated by Krzysztof Wesolowski