

## DOMNIEMANIA WYNIKAJĄCE Z TAK ZWANYCH SZCZEGÓLNYCH PRZYCZYŃ ZWALNIAJĄCYCH PRZEWOŹNIKA OD ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA SZKODY W PRZESYŁCE

---

DATA PRZESŁANIA: 05.09.2018, DATA AKCEPTACJI: 16.10.2018, KODY JEL: K12, K22

**Krzysztof Wesołowski**

Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński  
krzysztof.wesolowski@wzieu.pl

### STRESZCZENIE

W artykule zawarte zostały uwagi dotyczące korzystnych dla przewoźników domniemań związku przyczynowego pomiędzy tak zwanymi szczególnymi przyczynami zwalniającymi od odpowiedzialności a szkodą. Domniemania takie występują w konwencjach międzynarodowych dotyczących transportu kolejowego, samochodowego i żeglugi śródlądowej oraz w niektórych systemach prawa wewnętrznego, w tym w prawie polskim. Autor wyjaśnia istotę omawianych domniemań, wskazując na ich odmienność w stosunku do innych znanych prawa domniemań prawnych. Wyraża przy tym przekonanie, że domniemania te nadmiernie uprzywilejowują przewoźnika, a w praktyce nie zawsze są właściwie rozumiane i stosowane. Stąd postuluje rezygnację z nich w przyszłej regulacji umowy przewozu.

### SŁOWA KLUCZOWE

odpowiedzialność przewoźnika, ciężar dowodu, domniemanie

---

## WPROWADZENIE

Odpowiedzialność przewoźnika za szkody w przesyłce unormowana jest w sposób odbiegający od ogólnych zasad odpowiedzialności kontraktowej. Różnice dotyczą nie tylko rozszerzenia zakresu odpowiedzialności (w sensie przyczyn, za które przewoźnik ponosi odpowiedzialność), przybierającej niekiedy postaci odpowiedzialności obiektywnej, niezależnej od winy (np. art. 65 ustawy z 15.11.1984 – Prawo przewozowe. Dz.U. 2017, poz. 1983, dalej: pr. przew.), ale także między innymi rozkładu ciężaru dowodu co do okoliczności istotnych dla ustalenia obowiązku odszkodowawczego. Ten ostatni problem w sprawach transportowych jest niezwykle istotny, osoby uprawnione do odszkodowania nie mają bowiem zwykle wglądu w proces translokacji przesyłki. Nie wiedzą zatem, w jakich okolicznościach doszło do szkody. Okoliczności te odtwa-

rzane są *post factum*. Z drugiej strony, choć na przewoźniku ciąży niekiedy powinność ustalenia stanu i ilości (liczby sztuk) przesyłki [zob. np. art. 8 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) z 19.05.1956. Dz.U. 1962, nr 49, poz. 238, z późn. zm., dalej: CMR] w momencie przyjmowania ich do przewozu, nie zawsze ma możliwość dokonania tych czynności sprawdzających. Dlatego też przepisy regulujące umowę przewozu wprowadzają ułatwienia dowodowe w postaci domniemań.

W zależności od okoliczności będącej przedmiotem dowodu ułatwiają sytuację prawną osobie uprawnionej do odszkodowania, to jest nadawcy lub odbiorcy (np. domniemanie przyjęcia do przewozu przesyłki w stanie odpowiadającym wpisowi do listu przewozowego – art. 12 § 1 CIM<sup>1</sup>, art. 9 CMR, art. 12 ust. 2 CMNI<sup>2</sup>), jak i przewoźnikowi. W tym ostatnim przypadku chodzi przede wszystkim (ale nie wyłącznie) o tak zwane szczególne przyczyny zwalniające od odpowiedzialności, występujące w międzynarodowych konwencjach regulujących umowę przewozu przesyłek w transporcie kolejowym (art. 36 § 3 w zw. z art. 37 § 2 CIM) i samochodowym (art. 17 ust. 4 w zw. z art. 18 ust. 2 CMR), a także w konwencji budapeszteńskiej (art. 18 CMNI), która jednak nie jest jeszcze ratyfikowana przez Polskę. Idea szczególnych przyczyn zwalniających znana jest również niektórym systemom prawa wewnętrznego. Występuje między innymi w prawie polskim (art. 65 ust. 3 i 4 pr. przew.) i prawie niemieckim (§ 427 HGB – niemiecki kodeks handlowy). Na bazie tych przyczyn przepisy przewozowe tworzą korzystne dla przewoźnika domniemanie związku przyczynowego pomiędzy okolicznością zwalniającą od odpowiedzialności i szkodą budzącą wątpliwości w praktyce i doktrynie prawa przewozowego. Celem artykułu jest omówienie istoty szczególnych okoliczności zwalniających, ze szczególnym zwróceniem uwagi na kwestię ciężaru dowodu, próba oceny ich funkcjonowania w praktyce i sformułowanie wniosków *de lege ferenda*.

## CIĘŻAR DOWODU CO DO OKOLICZNOŚCI ISTOTNYCH DLA ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKA ZA STAN PRZESYŁKI

Nie przesądzając kwestii zasady odpowiedzialności, która w odniesieniu do konwencji międzynarodowych budzi wątpliwości (Wesołowski, 2013, s. 320–326, 371–380), odpowiedzialność przewoźnika kolejowego, drogowego i w żegludzie śródlądowej w transporcie międzynarodowym unormowana została w ten sposób, że przewoźnik odpowiada za szkody w przesyłce powstałe w czasie od przyjęcia przesyłki do przewozu do jej wydania odbiorcy. Na osobie uprawnionej (nadawcy lub odbiorcy) spoczywa ciężar udowodnienia, że szkoda powstała w tym czasie. Dowód ten nie przysparza szczególnych trudności w sytuacji, gdy szkoda jawna zostanie skonstatowana przed odbiorem przesyłki od przewoźnika. Inaczej rzecz wygląda w sytuacji, gdy szkoda ma charakter niejawny i nie jest możliwe jej ustalenie w chwili odbioru przesyłki (bliżej Wesołowski, 2013, s. 364–365).

Na osobie uprawnionej nie spoczywa natomiast ciężar udowodnienia przyczyny szkody. Istotne jest jej powstanie w czasie przewozu. Osoba uprawniona nie musi zatem udowadniać

<sup>1</sup> Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM), stanowiące Załącznik B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z 9.05.1980, t.j. Dz.U. 2007, nr 100, poz. 674, z późn. zm.

<sup>2</sup> Budapeszteńska konwencja w sprawie umowy przewozu ładunków w żegludzie śródlądowej (CMNI) z 22.06.2001. Dz. Urz. UE L 276/3. Polska nie ratyfikowała jeszcze tej konwencji.

związku przyczynowego pomiędzy określonym zdarzeniem sprawczym (mieszczącym się w zakresie odpowiedzialności przewoźnika) a szkodą. Tylko w tych przypadkach, gdy osoba uprawniona zarzuca przewoźnikowi wyrządzenie szkody na skutek winy umyślnej lub kwalifikowanego niedbalstwa (co ma znaczenie z punktu widzenia wysokości odszkodowania i ewentualnie terminu przedawnienia), konieczne jest udowodnienie konkretnej zawinionej w taki właśnie sposób przyczyny sprawczej i adekwatnego związku przyczynowego. Co do zasady jednak to przewoźnik, chcąc uwolnić się od odpowiedzialności, musi wykazać, że szkoda powstała z przyczyn wyłączających jego odpowiedzialność. Oznacza to konieczność aktywności dowodowej zarówno w zakresie samej przyczyny sprawczej (ujętej w zakresie okoliczności zwalniających od odpowiedzialności), jak i związku przyczynowego pomiędzy tą przyczyną a szkodą.

## RODZAJE PRZYZYCN ZWALNIAJĄCYCH PRZEWOŹNIKA OD ODPOWIEDZIALNOŚCI

Przyczyny, o których mowa, wyznaczają granice odpowiedzialności przewoźnika za szkody w przesyłce. Konwencje CIM, CMR i CMNI wymieniają przy tym dwie grupy okoliczności (przyczyn) zwalniających: tak zwane ogólne, dotyczące także opóźnienia w przewozie (art. 36 § 2 CIM, art. 17 ust. 2 CMR, art. 16 ust. 1 CMNI), oraz okoliczności szczególne (art. 36 § 3 CIM, art. 17 ust. 4 CMR, art. 18 CMNI). Podobnie rzecz się przedstawia w prawie polskim (art. 65 pr. przew.) i niemieckim (§ 427 HGB).

Ogólne okoliczności zwalniające ujęte zostały w konwencjach CIM i CMR następująco:

- a) wina osoby uprawnionej;
- b) zlecenie osoby uprawnionej niewynikające z winy przewoźnika;
- c) wada własna towaru;
- d) okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których skutkom nie mógł zapobiec<sup>3</sup>.

Konwencja CMNI przewiduje jedną tylko okoliczność zwalniającą ogólną, a mianowicie okoliczności, których staranny przewoźnik nie mógł przewidzieć i których skutkom nie mógł zapobiec (art. 16 ust. 1). Nieco inaczej ogólne przyczyny zwalniające ujęte są w prawie polskim (art. 65 ust. 2 pr. przew.). W szczególności wada własna towaru zastąpiona jest przyczyną określoną jako naturalne właściwości przesyłki, a ostatnia z wymienionych w konwencjach okoliczność – siłą wyższą, co nadaje odpowiedzialności przewoźnika w prawie polskim charakter obiektywny (Górski, 1998, s. 145; Stec, 2005, s. 259; Kolarski, 2002, s. 105; Szanciło, 2013, s. 169; Wesołowski, 2014, s. 293).

Przyczyny zwalniające szczególne są sformułowane w poszczególnych aktach nieco inaczej. Ich treść odpowiada specyficze przewozów w poszczególnych gałęziach transportu. Szczegółowa analiza tych przyczyn wykracza poza ramy opracowania. Można tu jednak pokusić się o pewne uogólnienia. Dotyczą one bądź to najczęściej spotykanych w praktyce uchybień po stronie nadawcy lub osób działających na jego rachunek, bądź też szczególnych właściwości niektórych przesyłek.

<sup>3</sup> Dodatkową przyczyną zwalniającą od odpowiedzialności, dotyczącą towarów niebezpiecznych, zawarto w art. 22 ust. 2 CMR, z którego wynika, że przewoźnik nie odpowiada za wylądowanie, zniszczenie lub unieszkodliwienie takich towarów, które nie były przewoźnikowi znane jako takie ze względu na niewykonanie przez nadawcę obowiązku dokładnego opisanie, jakie niebezpieczeństwo przedstawiają, i wskazania, jakie środki ostrożności należy podjąć. Zob. Heuer (1975, s. 83), który zalicza przytoczony przepis do przyczyn zwalniających pomimo jego odmiennej konstrukcji i usytuowania. Podobnie: Clarke (2009, s. 215 i 224-226) oraz Gottrau (1987, s. 202).

Zakresy poszczególnych przyczyn zwalniających ogólnych i szczególnych pokrywają się, i to w znacznej mierze. Co więcej, w przypadku prawa polskiego przyczyny szczególne są konkretyzującą przyczyn ogólnych, co oznacza, że przesłanki uprzywilejowane mieszczą się w zakresie przesłanek ogólnych (Wesołowski, 1995, s. 61). W przypadku konwencji międzynarodowych rzecz przedstawia się nieco inaczej. Wynika to głównie z faktu, że te przyczyny szczególne, które sprowadzają się do nieprawidłowości po stronie nadawcy lub odbiorcy, nie muszą być zawinione<sup>4</sup>. Tymczasem okoliczność zwalniająca ogólna, która może obejmować te przypadki, wymaga dowodu na okoliczność winy osoby uprawnionej. Podobnie przesłanki uprzywilejowane odwołujące się do właściwości towaru zasadniczo nie mieszczą się w żadnej z przyczyn ogólnych, w szczególności nie stanowią wady towaru.

Wybór pomiędzy okolicznościami ogólnymi a uprzywilejowanymi, z konsekwencjami dowodowymi, leży w wyłącznej gestii przewoźnika. W przypadku takim przewoźnik w sposób naturalny powołuje się raczej na okoliczność szczególną jako zapewniającą mu lepszą sytuację dowodową.

## ISTOTA PRZYCZYŃ ZWALNIAJĄCYCH SZCZEGÓLNYCH

Okoliczność, że na gruncie konwencji międzynarodowych przyczyny zwalniające szczególne nie mieszczą się w zakresie przyczyn ogólnych, powoduje, że granice odpowiedzialności przewoźnika wyznaczone są zakresami obu tych grup przyczyn zwalniających. Przyczyny szczególne wprowadzają zatem dalsze ograniczenia zakresu odpowiedzialności przewoźnika. Nie to jednak jest ich podstawową funkcją.

Różnica pomiędzy obiema grupami okoliczności zwalniających dotyczy bowiem kwestii dowodowych. Są one przedmiotem regulacji zawartej w przepisach art. 37 CIM, art. 18 CMR i art. 18 ust. 2 CMNI, a w polskim prawie wewnętrznym art. 65 ust. 4 pr. przew. W przypadku przyczyn ogólnych dowód, że szkoda w przesyłce lub opóźnienie w przewozie z nich wynikało, ciąży na przewoźniku. Stanowi o tym wyraźnie art. 37 § 1 CIM, art. 18 ust. 2 CMR. Norma taka nie jest wprawdzie wyrażona w CMNI ani też w Prawie przewozowym, ale należy przyjąć, że można ją wysnuć bez specjalnych zabiegów interpretacyjnych z całokształtu unormowania zawartego w przepisach dotyczących odpowiedzialności i z ogólnej zasady rozkładu ciężaru dowodu (w prawie polskim – art. 6 k.c.). Oznacza to, że postanowienia art. 37 § 1 CIM, art. 18 ust. 2 CMR zasadniczo mają charakter deklaracyjny<sup>5</sup>. Ich zamieszczenie w wyżej wymienionych konwencjach spełnia jednak swoją rolę w kontekście dalszych postanowień (art. 37 § 2 CIM i art. 18 ust. 2 CMR) dotyczących okoliczności szczególnych, pozwalając lepiej zrozumieć ich sens<sup>6</sup>.

W przypadku przyczyn zwalniających szczególnych kwestia ciężaru dowodu jest bardziej skomplikowana. Zgodnie bowiem z przepisami 37 § 2 CIM, art. 18 ust. 2 CMR, art. 18 ust. 2

<sup>4</sup> Na brak obowiązku udowadniania winy osoby uprawnionej w przypadku przyczyn zwalniających uprzywilejowanych zwraca uwagę: Stec (1993, s. 132 i powoływane tam wyroki).

<sup>5</sup> Por. Clarke (2009, s. 249 oraz cytowane tam orzecznictwo dotyczące „normalnego” rozkładu ciężaru dowodu w niektórych państwach będących stronami Konwencji).

<sup>6</sup> Por. Clarke (2009), s. 250; Loewe (1976), s. 369. Zob. też wyrok Cour de Appeal de Bruxelles z 12.03.1969, European Transport Law 1969, s. 931.

CMNI i art. 65 ust. 4 pr. przew., jeżeli przewoźnik wykaże<sup>7</sup>, że ze względu na okoliczności sprawy szkoda w przesyłce mogła wyniknąć z jednej lub kilku przyczyn szczególnych, w grę wchodzi domniemanie, że szkoda z nich wynikła.

Przewoźnik, chcąc uwolnić się od odpowiedzialności na podstawie przyczyn szczególnych nie musi zatem udowadniać związku przyczynowego pomiędzy jedną z tych przyczyn a szkodą. Wystarczające jest bowiem wykazanie możliwości powstania szkody wskutek tej przyczyny, co oznacza dopuszczenie ograniczenia aktywności dowodowej przewoźnika do uprawdopodobnienia tego związku (Clarke, 2009, s. 249; Libouton, 1987, s. 92).

W świetle powyższego należy przyjąć, że istota szczególnych okoliczności zwalniających polega na możliwości zastosowania przez przewoźnika środków dowodowych, które nie muszą prowadzić do pełnej przekonania co do istnienia związku przyczynowego. Sąd powinien zwolnić przewoźnika od odpowiedzialności, nawet jeśli nie będzie do końca przekonany, że jedna z tych przyczyn zwalniających rzeczywiście wywołała szkodę. Wystarczy, jeśli według jego oceny przyczyna ta mogła spowodować szkodę. W takim bowiem wypadku przepisy nakazują domniemywać, że szkoda rzeczywiście z przyczyny tej wynikła.

Czynności dowodowe przewoźnika nie mogą jednak ograniczyć się jedynie do wskazania teoretycznej możliwości powstania szkody wskutek jednej z okoliczności szczególnych. Do zaistnienia domniemania, o którym mowa, potrzebne jest wykazanie realnej możliwości powstania szkody wskutek wskazywanej przez przewoźnika przyczyny. Takie rozumienie treści omawianego przepisu wynika z odwołania się we wszystkich analizowanych aktach prawnych do „okoliczności faktycznych” czy „okoliczności danego wypadku” (sprawy). Oznacza to konieczność rozważenia możliwości powstania szkody w odniesieniu do konkretnej sytuacji, a nie tylko w sposób czysto abstrakcyjny<sup>8</sup>.

Należy też przyjąć, że domniemanie, o którym mowa, nie zwalnia przewoźnika od udowodnienia jednej ze szczególnych przyczyn zwalniających, na którą się powołuje. Rezygnacja z wymogu udowodnienia na rzecz uprawdopodobnienia dotyczy jedynie związku przyczynowego pomiędzy tą okolicznością a szkodą<sup>9</sup>.

Pewne wątpliwości mogą dotyczyć sytuacji określonych w art. 17 ust. 4 lit. d) CMR w odniesieniu do przesyłek przewożonych w pojazdach urządzonych specjalnie dla ochrony towarów przed wpływem ciepła, zimna, zmian temperatury lub wilgotności powietrza oraz w przypadku przewozu żywych zwierząt (art. 17 ust. 4 lit. f) CMR). W przypadkach tych problematyka dowodowa związana z procesem wykazywania, że szkoda powstała wskutek okoliczności

<sup>7</sup> W CMNI nie wskazuje się, na kim spoczywa obowiązek wykazania okoliczności, o których mowa. Nie powinno być jednak wątpliwości, że powinność ta spoczywa na przewoźniku jako podmiocie wyciągającym korzystne dla siebie skutki prawne.

<sup>8</sup> Por. wyrok BGH (Bundesgerichtshof – niemiecki sąd najwyższy) z 15.06.2000, European Transport Law 2000, s. 785, w którym stwierdzono, że o wystarczającym dowodzie na okoliczność związku przyczynowego, pozwalającym na zastosowanie domniemania z przepisu art. 18 ust. 2 zd. 1 CMR, można mówić wtedy, gdy przewoźnik w sposób konkretny wykaże prawdopodobieństwo związku przyczynowego pomiędzy jedną z przyczyn zwalniających uprzywilejowanych, wymienionych w postanowieniach art. 17 ust. 4 CMR, i szkodą w przesyłce bądź jeżeli doświadczenie wskazuje, że taka szkoda może być rezultatem jednej z tych przyczyn. Szerzej na temat „okoliczności konkretnej sprawy” por. Clarke (2009), s. 250-253 oraz cytowane tam orzecznictwo.

<sup>9</sup> Stąd też zastrzeżenia budzi stanowisko zajęte przez Sąd Apelacyjny w Warszawie w wyroku z 7.11.1995, Orzecznictwo Sądów Polskich 1998, nr 10, s. 172 z głosem K. Wesołowskiego, w którym Sąd mówi o wymogu uprawdopodobnienia jednej z przyczyn zwalniających wymienionych w art. 17 ust. 2 CMR (Wesołowski, 1998, s. 172-174).

wyłączających odpowiedzialność przewoźnika, nie sprowadza się wyłącznie do złagodzenia wymogów w zakresie związku przyczynowego. Obowiązują tu szczególne wymogi dowodowe unormowane w przepisach art. 18 ust. 4 i 5 CMR. Konwencja stanowi, że w takich przypadkach przewoźnik może powoływać się na dobrodziejstwa (ang. *the benefit*, franc. *le bénéfice*) art. 17 ust. 4 lit. d) i f) CMR jedynie wówczas, gdy udowodni, że przedsięwziął wszelkie obowiązujące go w danych okolicznościach środki (w tym co do wyboru, utrzymania i użycia tych urządzeń) oraz że zastosował się do specjalnych instrukcji, które zostały mu udzielone. Choć w przytoczonych postanowieniach mowa jest o skorzystaniu z dobrodziejstw art. 17 ust. 4 lit. d) i f) CMR, łatwo zauważyć, że same te postanowienia określają jedynie okoliczności, za które przewoźnik nie odpowiada, i choć zakres tych okoliczności wykracza poza zakres przyczyn zwalniających ogólnych, trudno je nazwać dobrodziejstwami czy korzyściami. Dobrodziejstwami są natomiast ułatwienia dowodowe, o których mowa w art. 18 ust. 2 CMR, ale te nie są wystarczające w przypadkach, o których mowa. Konieczny jest dowód z art. 18 ust. 4 i 5 CMR. Uzasadnione wydaje się zatem twierdzenie, że w każdym przypadku szkody wynikającej z naturalnych właściwości towarów przewożonych w pojazdach, o których mowa w art. 18 ust. 4 CMR, i żywych zwierząt, przewoźnik musi przeprowadzić dowód, o którym mowa w art. 18 ust. 4 i 5 CMR, nawet jeśli powołuje się na okoliczności zwalniające ogólne.

## CHARAKTER PRAWNY DOMNIEMANIA WYNIKAJĄCEGO Z ZASTOSOWANIA UPRIWILEJOWANYCH PRZYCZYN ZWALNIAJĄCYCH

Omawiane domniemanie zostało skonstruowane we wszystkich aktach prawnych jako domniemanie zwykle (*praesumptio iuris tantum*), które może być obalone dowodem przeciwnym. Przepisy nie wymagają, aby dowód ten polegał na wykazaniu innej przyczyny szkody. Osoba dochodząca odszkodowania od przewoźnika musi jedynie przekonać sąd, że szkoda nie została spowodowana w żadnej mierze okolicznością wskazaną przez przewoźnika. Rzecz oczywista, rezygnacja z wymogu przeprowadzenia dowodu pozytywnego nie oznacza, iż w niejednym wypadku usunięcie omawianego domniemania możliwe będzie właśnie poprzez udowodnienie innej przyczyny szkody (por. Clarke, 2009, s. 254).

Konstrukcja omawianego domniemania prawnego różni się jednak w sposób zasadniczy od tradycyjnych domniemań prawnych dotyczących faktów przyjmowanych bez dowodów. Bliższa analiza tego domniemania wskazuje bowiem, że elementy stanu faktycznego składającego się na podstawę tego domniemania (zdarzenie mieszczące się w zakresie przyczyn zwalniających od odpowiedzialności, związek przyczynowy pomiędzy tym zdarzeniem a szkodą) są tożsame z tym, co stanowi jego wniosek. Domniemanie to nie uwalnia osoby, która wywodzi z określonego faktu skutki prawne (tj. przewoźnika), od wykazania tego faktu (tj. że szkoda powstała wskutek określonej przyczyny), a jedynie pozwala na zastosowanie takich środków dowodowych, które nie stwarzają pełnej obiektywnej i subiektywnej przekonującości. Nie występuje tu zmiana przedmiotu dowodzenia (*thema probandi*), jak to ma miejsce w przypadku innych domniemań<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> Z prac teoretycznych dotyczących domniemań por. w szczególności: Wróblewski (1973), s. 7 i n.; Gizbert-Studnicki (1974), s. 101 i n.; Gizbert-Studnicki (1977), s. 68 i n.; Nowacki (1976), s. 7 i n. Z prac cywilistycznych zob. Kunicki (1969), s. 68 i n.; Radwański, Zieliński (2007), s. 369 i n.

Czynności dowodowe przeprowadzone przez przewoźnika winny iść zatem w tym samym kierunku co w sytuacji, gdyby omawianego domniemania nie było. Oznacza to, że ich przedmiotem jest także okoliczność zwalniająca i związek przyczynowy między nią a szkodą. Istota omawianego domniemania polega zatem jedynie na nakazaniu przyjęcia za udowodnione tego samego, co w procesie zostało jedynie uprawdopodobnione.

Wskazana różnica pomiędzy domniemaniem z art. 18 ust. 2 CMR a innymi domniemaniem prawnymi dotyczącymi faktów przyjmowanych bez dowodów rzutuje również na sposób usunięcia tego domniemania. Przyjmuje się bowiem, iż obalenie domniemania polega na udowodnieniu, że choć zaistniały okoliczności składające się na podstawę domniemania, to jednak to, co stanowi jego wniosek, nie jest zgodne z rzeczywistością (por. Radwański, Zieliński, 2007, s. 378–379). Usunięcie domniemania dotyczącego faktów przyjmowanych bez dowodów sprowadza się zatem do dowodu negującego wniosek tego domniemania przy nienaruszeniu prawidłowości jego podstawy. W przypadku normy z art. 18 ust. 2 CMR rzecz ma się inaczej. Ponieważ okoliczności składające się na podstawę i wniosek tego domniemania są tożsame, dowód osoby uprawnionej skierowany jest nie tylko przeciw wnioskowi domniemania, ale też przeciw jego podstawie. Dowód ten polega na wykazaniu, że szkoda nie zaistniała na skutek przyczyn, na które powołuje się przewoźnik.

W świetle wyrażonych wyżej uwag dotyczących istoty omawianego domniemania pojawia się pytanie o sens posługiwania się tą figurą prawną. Skoro kwestia sprowadza się do zmniejszenia stopnia przekonywalności użytych środków dowodowych odnośnie do tych samych okoliczności, które w przypadku ogólnych przyczyn zwalniających wymagają „pełnego” dowodu, wystarczyło odwołać się do instytucji uprawdopodobnienia bez posługiwania się konstrukcją domniemania, którego sens ze względu na wskazane odmienności nie zawsze jest dla stron postępowania czytelny.

## WNIOSKI *DE LEGE FERENDA*

W literaturze zwrócono uwagę na nieprecyzyjność wielu sformułowań dotyczących szczególnych okoliczności zwalniających. Wskazano przede wszystkim, że nie został przesądzony podmiot zobowiązany do wykazania okoliczności danego przypadku oraz że nie została rozstrzygnięta kwestia konkurencyjności przyczyn ogólnych i uprzywilejowanych, a nadto zasadniczo nie określono miary staranności przewoźnika<sup>11</sup>.

Co do zagadnienia podmiotu, na którym spoczywa ciężar dowodu „okoliczności danego przypadku”, wydaje się, że nie powinno ono budzić większych wątpliwości. Skoro ciężar uprawdopodobnienia związku przyczynowego pomiędzy uprzywilejowaną okolicznością zwalniającą a szkodą leży po stronie przewoźnika, to on w celu uwolnienia się od odpowiedzialności musi wykazać, że „w okolicznościach danego przypadku” szkoda jest prawdopodobnym skutkiem powoływanej i udowodnionej przyczyny uprzywilejowanej.

Zgodzić się należy natomiast z przytoczonymi uwagami w odniesieniu do problemu miary staranności oraz kwestii konkurencyjności w relacjach pomiędzy okolicznościami ogólnymi oraz

---

<sup>11</sup> Zarzuty takie wobec omawianej regulacji zgłasza Stec (1993, s. 131), nie rozwijając jednak zasadniczo postawionych kwestii.

odrębnie w relacjach pomiędzy przyczynami uprzywilejowanymi. Kwestia ta wykracza jednak poza ramy opracowania. Ponadto problem ma bardziej ogólny charakter, rodzi się bowiem pytanie o potrzebę utrzymywania omawianej regulacji co do zasady. Występują głosy wskazujące, że wprowadzenie tych przyczyn jest przejawem nadmiernego uprzywilejowania przewoźnika<sup>12</sup>. Trudno się z nimi nie zgodzić. Zauważa to niekiedy sam prawodawca, uzależniając skorzystanie przez przewoźnika z omawianych ułatwień od spełnienia przez niego dodatkowych warunków dotyczących zachowania otrzymanych instrukcji czy też wykonania szczególnych obowiązków ciążących przy niektórych rodzajach przesyłek (zob. np. art. 18 ust. 4 i 5 CMR, § 427 ust. 3, 4 i 5 HGB) bądź zastrzeżenia wyłączności przyczyn szczególnych (art. ust. 2 zd. 2 CMNI).

Ponadto system uprzywilejowanych przyczyn zwalniających z praktycznego punktu widzenia wydaje się mało przydatny, a dla uczestników procesu niezrozumiały. Postępowanie dowodowe charakteryzuje się dynamiką, która rzadko kiedy pokrywa się z założoną przez twórców tego systemu sekwencją czynności dowodowych. Z kolei granica dzieląca wymóg udowodnienia i uprawdopodobnienia związku przyczynowego pomiędzy przyczyną szczególną a szkodą jest w świetle obowiązywania zasady swobodnej oceny dowodów trudna do przeprowadzenia. W wielu sprawach ocena istnienia czy prawdopodobieństwa istnienia takiego związku przyczynowego dokonywana jest przez biegłych sądowych nieznających lub nierozumiejących subtelnej różnicy pomiędzy udowodnieniem a uprawdopodobnieniem.

Biorąc pod uwagę przedstawione argumenty, uzasadniony jest postulat rezygnacji z omawianej regulacji w przyszłej polskiej regulacji umowy przewozu, zwłaszcza że analogiczne rozwiązania nie są powszechnie stosowane (np. nie ma jej w konwencji montrealskiej).

## LITERATURA

- Clarke, M.A. (2009). *International Carriage of Goods by Road: CMR*. London: Informa.
- Heuer, K. (1975). *Die Haftung des Frachtführers nach dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassgüterverkehr (CMR)*. Hamburg: Deutscher Verkehrs-Verlag.
- Gizbert-Studnicki, T. (1974). Znaczenie terminu „domniemania prawne” w języku prawnym i prawniczym. *Ruch Prawniczy Ekonomiczny i Społeczny*, 1, 101–114.
- Gizbert-Studnicki, T. (1977). Spór o domniemania prawne. *Państwo i Prawo*, 11, 68–73.
- Gottrau, de M.M. (1987). Liability in Dangerous Goods Transport (Art. 22). W: J. Theunis (red.), *International Carriage of Goods by Road (CMR)* (s. 197–209). London, New York, Hamburg, Hong Kong: Lloyd's of London Press Ltd.
- Górski, W. (1998). *Prawo transportowe*. Szczecin, Zielona Góra: Zachodnie Centrum Organizacji.
- Kolarski, A. (2002). *Prawo przewozowe*. Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze.
- Kunicki, A. (1969). *Domniemania w prawie rzeczowym*, Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze.
- Libouton, J. (1987). Liability of the CMR Carrier in Belgian Case Law (Arts 17, 18, 19, 20). W: J. Theunis (red.), *International Carriage of Goods by Road (CMR)* (s. 79–96). London, New York, Hamburg, Hong Kong: Lloyd's of London Press Ltd.
- Nowacki, J. (1976). *Domniemania prawne*. Katowice: Wyd. UŚ.
- Radwański, Z., Zieliński, M. (2007). W: M. Safjan (red.), *System Prawa Prywatnego, Prawo cywilne – część ogólna*. T. 1. Warszawa: C.H.Beck.
- Sośniak, M. (1985). Nowe polskie prawo przewozowe. *Problemy Prawa Przewozowego*, 9, 7–27.
- Stec, M. (1993). *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika za szkody w przesyłce. Geneza, charakter prawny, granice. Studium prawnoporównawcze*. Kraków: Wyd. UJ.

<sup>12</sup> W nauce polskiej krytykę takiego rozwiązania przeprowadził Stec (2005, s. 263). Krytyczne uwagi wyraził też Sośniak (1985, s. 21–23).



- Stec, M. (2005). *Umowa przewozu w transporcie towarowym*. Kraków: Zakamycze.
- Szanciło, T. (2013). *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika przy przewozie drogowym przesyłek towarowych*. Warszawa: C.H. Beck.
- Wesołowski, K. (1995). *Odpowiedzialność przewoźnika za szkody przy przewozie przesyłek w świetle ustawy Prawo przewozowe*. Zielona Góra: Agencja Rozwoju Regionalnego S.A.
- Wesołowski, K. (1998). Glosa do wyroku Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 7.11.1995. *Orzecznictwo Sądów Polskich*, 10, 172–174.
- Wesołowski, K. (2013). *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Wesołowski, K. (2014). W: D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Wróblewski, J. (1973). Domniemania prawne – problematyka teoretyczna. *Studia Prawno-Ekonomiczne*, X, 7–36.

---

## Presumptions arising from the so-called specific risk releasing the carrier from liability for damage to the goods

### SUMMARY

The article deals with the issues of the presumptions regarding the causal link between the so-called special risks and damage, which are favourable for the carriers. Such presumptions can be found in international conventions governing transport by rail, road and inland waterway, and in some systems of domestic law, including Polish law. The author explains the nature of these presumptions, pointing out that they are different from other legal presumptions known to the law. At the same time, he is convinced that these presumptions unduly favour the carrier and that, in practice, they are not always properly understood and applied. He also postulates that they be abandoned in the future regulation of the contract of carriage.

### KEYWORDS

liability of the carrier, burden of proof, presumption

*Translated by Krzysztof Wesołowski*