

PROPONOWANE KIERUNKI ZMIAN W ZAKRESIE ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKA ZA SZKODY PRZY PRZEWOZIE PRZESYŁEK W PRAWIE KRAJOWYM

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

Krzysztof Wesołowski

Uniwersytet Szczeciński
krzysztof.wesolowski@wzieu.pl

STRESZCZENIE

Autor wskazuje na nieadekwatność obowiązującej regulacji odpowiedzialności przewoźnika za szkody przy przewozie przesyłek w polskim prawie wewnętrznym i postuluje szereg zmian w tym zakresie. Zmiany powinny dotyczyć m.in. zakresu odpowiedzialności (rezygnacja z siły wyższej jako granicy odpowiedzialności), zasad ciężaru dowodu (rezygnacja z niektórych korzystnych dla przewoźnika domniemań), zasad ustalania odszkodowania (odformalizowanie sposobu ustalania wartości przesyłki), ustalania osób legitymowanych do dochodzenia roszczeń (powrót do zasad ogólnych, według których odszkodowania może żądać ten, którego majątku szkoda dotyczy), wprowadzenia możliwości dochodzenia roszczeń bezpośrednio wobec podwykonawcy, wydłużenia terminów przedawnienia, rezygnacji z obligatoryjnej reklamacji.

SŁOWA KLUCZOWE

przewóz towarów, odpowiedzialność przewoźnika, ustalenie odszkodowania

WPROWADZENIE

Prawo przewozowe¹ od lat stanowi mozaikę różnorodnych przepisów, co samo w sobie utrudniało i utrudnia jego praktyczne stosowanie. Jest to spowodowane gałęziowym rozwojem regulacji umowy przewozu, zarówno na płaszczyźnie krajowej, jak i międzynarodowej, a w ostatnim czasie także unijnej. O ile jednak ustawodawstwo unijne w przypadku umowy przewozu osób ma decydujące znaczenie (Ambrożuk, 2014; Gospodarek 2011), o tyle w odniesieniu do umowy przewozu towarów wpływ prawodawcy unijnego na jej treść jest, jak na razie, niewielki.

1 Odnośnie do pojęcia prawo przewozowe i jego relacji do terminu prawo transportowe patrz (Górski, 1998, s. 9–10).

Remedium na zjawisko rozdrobnienia regulacji umowy przewozu w prawie krajowym stanowić miała ustawa Prawo przewozowe (1984; dalej pr. przew.). Początkowo (art. 1 ust. 1 pr. przew. w pierwotnym brzmieniu) objęła swoją ujednoliconą regulacją przewozy w transportach kolejowym, samochodowym, lotniczym oraz w żegludze śródlądowej. Ten stan rzeczy zmieniono nowelizacją z 2 września 1994 roku (Ustawa, 1994), nadając przepisowi art. 1 ust. 1 pr. przew. nowe brzmienie poprzez rezygnację z enumeratywnego wyliczenia gałęzi transportu objętych ustawą i wskazanie, że ma ona zastosowanie do wszystkich gałęzi transportu za wyjątkiem morskiego i konnego. Do wyłączenia transportu lotniczego spod zakresu Prawa przewozowego doszło zaś w wyniku wejścia w życie (z dniem 17 listopada 2002 roku) ustawy Prawo lotnicze (2002; dalej pr. lot.).

Zmiana Prawa przewozowego z 1994 roku spowodowała, że ustawie tej nadano ogólny (tj. ponadgałęziowy) charakter. Znajduje ona bowiem zastosowanie do umów przewozu, w których nie określono środka transportowego, a także do typów przewozów, do których bezpośrednie zastosowanie miałyby przed wskazaną nowelizacją z 1994 roku Kodeks cywilny (dalej k.c.; Ustawa, 1964), który w tytule XXV księgi trzeciej Zobowiązania zawiera ramową regulację umowy przewozu znajdującą zastosowanie do kwestii nieunormowanych przepisami szczególnymi. Jednocześnie wyłączenie z jej zakresu umów przewozu lotniczego stanowi częściowe przynajmniej odejście od idei unifikacji regulacji, która – nawiasem mówiąc – od początku budziła zastrzeżenia. Wątpliwości wywoływało zwłaszcza objęcie zakresem zastosowania tej ustawy właśnie transportu lotniczego (por. Górski, 1991, s. 34, 36; Kolarski, 1984, s. 6; Sośniak, 1987, s. 11–13).

Ustawa Prawo przewozowe obowiązuje w dalszym ciągu, choć uchwalona została w odmiennych warunkach społeczno-gospodarczych. Nikogo, kto na co dzień zajmuje się problematyką prawną transportu, nie trzeba przekonywać do konieczności gruntownych zmian ustawodawstwa polskiego w zakresie regulacji umowy przewozu². Obecna regulacja charakteryzuje się formalizmem i preponderancją interesu przewoźnika³. Liczne zmiany, jakie zostały dokonane w tym czasie, nie objęły zasadniczej materii, jaką jest kwestia odpowiedzialności przewoźnika. Chodzi przy tym nie tylko o postanowienia wyznaczające granice tej odpowiedzialności (przyczyny zwalniane od niej), lecz także o przepisy dotyczące ciężaru dowodu, ustalenia wysokości odszkodowania czy zagadnień związanych z dochodzeniem roszczeń (m.in. specyficzny sposób wyznaczenia osoby legitymowanej do dochodzenia roszczeń, obligatoryjna reklamacja zawieszająca bieg terminu przedawnienia, sformalizowany sposób dokumentowania szkody). Unormowanie tych zagadnień tworzy pewien całościowy system, a w związku z tym jego ewentualna nowelizacja powinna obejmować wszystkie elementy.

Wydaje się przy tym, że w dobie postępującej globalizacji, zacierania się granic, znoszenia barier celnych, a tym samym różnic w zakresie przewozów krajowych i międzynarodowych, większe znaczenie powinna mieć harmonizacja przepisów krajowych dotyczących odpowiedzialności przewoźnika z przepisami zawartymi w konwencjach międzynarodowych. Idea unifikacji tych przepisów, obejmująca różne gałęzie transportu, z natury rzeczy schodzi na dalszy plan. Stąd zasadne jest unormowanie odpowiedzialności przewoźnika metodą odesłania do stosownych konwencji międzynarodowych. Taka metoda regulacji ma już zastosowanie w prawie lotniczym (art. 208 § 2 pr. lot.).

2 Co do samej koncepcji tych zmian patrz (Wesołowski, Dąbrowski, 2017, s. 547).

3 Na nadmierne uprzywilejowanie przewoźnika zwracał uwagę m.in. (Sośniak, 1987, s. 11–13, 23).

W tej sytuacji rodzi się pytanie o sens, miejsce i kształt regulacji tej problematyki w prawie wewnętrznym.

Jeśli chodzi o potrzebę takiego unormowania, to kwestia nie podlega dyskusji. Technika odesłania do konwencji międzynarodowych nie zapewni wyczerpującej regulacji. Chodzi m.in. o przewozy wyłączone z zakresu poszczególnych konwencji, przewozy w gałęziach transportu, co do których Polska nie ratyfikowała stosownej konwencji międzynarodowej (żegluga międzynarodowa), lub przewozy nieobjęte jak dotąd taką regulacją (przewozy multimodalne, przewozy rurociągowy, taśmowe itp.).

Choć obecnie regulacja, o której mowa, mieści się przede wszystkim w ustawie Prawo przewozowe, miejscem unormowania odpowiedzialności przewoźnika powinien być Kodeks cywilny w tytule XXV księgi trzeciej – Umowa przewozu. Byłoby to zgodne z ideą objęcia regulacją kodeksu możliwie najszerszego zakresu stosunków cywilnoprawnych (Kępiński, Seweryński, Zieliński, 2006, s. 95). Nie ma przy tym potrzeby utrzymywania wielopłaszczyznowości regulacji polegającej na istnieniu ogólnych, subsydiarnie stosowanych, przepisów Kodeksu cywilnego i zunifikowanej regulacji szczególnej, odpowiadającej dzisiejszej ustawie Prawo przewozowe. Klóci się to z zasadami tworzenia prawa (bliżej Dąbrowski, 2014, s. 77). Subsydiarne stosowanie przepisów Kodeksu cywilnego napotyka zresztą na pewne problemy. Nie zawsze bowiem proste jest ustalenie, czy i w jakim zakresie przepisy te należy stosować (Stec, 2005, s. 34 i n.). Pozostawienie jednej regulacji umowy przewozu usunęłoby istniejące wątpliwości.

CHARAKTER PRZEPISÓW O ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKA

Ani z postanowień Kodeksu cywilnego, ani też z przepisów Prawa przewozowego nie wynika, jaki charakter mają postanowienia regulujące zasady odpowiedzialności przewoźnika. Choć w literaturze dominuje pogląd o imperatywnym charakterze tych przepisów (Ambrożuk, 2011, s. 17–19; Górski, 2009, s. 64; Stec, 2001, s. 964; Szanciło, 2008, s. 55–56), w praktyce przewoźnicy niejednokrotnie zawierają w swoich wzorcach umownych postanowienia odbiegające od regulacji ustawowych na ich korzyść. Przejawia się to przede wszystkim w próbach łagodzenia surowej, opartej na zasadzie ryzyka odpowiedzialności przewoźnika za szkody w przesyłce i opóźnienie w przewozie (art. 65 pr. przew.) poprzez odwoływanie się do winy przewoźnika jako przesłanki tej odpowiedzialności oraz we wprowadzaniu kwotowych limitów odpowiedzialności na bardzo niskim poziomie. Nadawcy, którzy chcą uzyskać wyższe odszkodowanie, za dodatkową opłatą obejmowani są ubezpieczeniem „cargo” zawierany przez przewoźników na rzecz osób trzecich, tj. ich klientów (bliżej Ambrożuk, 2017b, s. 307–308). Taki stan rzeczy jest wysoce niepożądany. Sens istnienia przepisów regulujących odpowiedzialność przewoźnika w sposób odbiegający od ogólnych zasad odpowiedzialności odszkodowawczej jest zachowany wyłącznie wówczas, gdy postanowieniom regulującym tę problematykę nadaje się bezwzględnie wiążący charakter. Dlatego też konwencje międzynarodowe w sposób jednoznaczny nadają postanowieniom o odpowiedzialności przewoźnika imperatywny charakter (Konwencja CMR, 1956, art. 41; Konwencja montrealaska, 1999, art. 26; Konwencja RU/CIM, 1980, art. 5). Pożądane byłoby takie właśnie jednoznaczne określenie charakteru tych przepisów w prawie wewnętrznym.

ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKA

Przepisy Prawa przewozowego regulują odpowiedzialność za szkody w substancji przesyłki i opóźnienie w przewozie na zasadzie ryzyka. Granicę tej odpowiedzialności ustawodawca polski oparł na sile wyższej (art. 65 ust. 1 i 2 pr. przew.). Wśród przyczyn zwalniających przewoźnika od odpowiedzialności nie przewiduje się przy tym winy osoby trzeciej. Na tle regulacji zawartych w konwencjach międzynarodowych regulacja taka jest surowa, choć trzeba przyznać, że również przepisy konwencyjne przewidują w tym zakresie zastrzone zasady w stosunku do ogólnych zasad odpowiedzialności kontraktowej. Uzasadnienie takiego stanu rzeczy jest złożone (profesjonalny charakter działalności przewoźnika; okoliczność, że osoba uprawniona nie ma wglądu w proces przemieszczania przesyłki; złożoność struktur przedsiębiorstw przewozowych, których elementy techniczne, organizacyjne i eksploatacyjne przeplatają się z elementami osobowymi; por. bliżej Wesołowski, 1995, s. 42–44).

W przypadku CMR i RU/CIM przyczyna egzoneracyjna w postaci siły wyższej została zastąpiona ekscepcją „okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec”. Formuła ta budzi kontrowersje co do przyjętej zasady odpowiedzialności (bliżej Wesołowski, 2013, s. 322–325). Posłużenie się w niej cechami charakterystycznymi dla siły wyższej uzasadnia pogląd, że z przepisów tych wynika wymóg najwyższego, ale realnie osiągalnego stopnia staranności (por. Wyrok, 1995 z częściowo krytyczną glosą K. Wesołowskiego; por. też Stec, 1993, s. 127). Przewoźnik musi udowodnić podjęcie wszelkich możliwych środków, a nie tylko normalnie wymaganych czy ekonomicznie uzasadnionych. Chodzi zatem o środki osiągalne przy dołożeniu najwyższego stopnia staranności (Clarke, 2009, s. 232; Messent, Glass, 1995, s. 102). Oczywiście wymóg ten nie może oznaczać konieczności podejmowania środków absurdalnych⁴. Niewątpliwie zatem odpowiedzialność ta co najmniej zbliża się do odpowiedzialności obiektywnej⁵.

Zbliżoną do RU/CIM i CMR regulację odpowiedzialności kontraktowej przewoźnika zawiera Konwencja CMNI⁶ (2001, art. 16 ust. 1, art. 18). I tu granicą odpowiedzialności przewoźnika są okoliczności nieuniknione i przemożne.

Konwencja montrealaska nie przejęła wprawdzie konstrukcji odpowiedzialności przewoźnika z RU/CIM i CMR, niemniej jednak sposób ujęcia kwestii odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za stan towaru pod pewnymi względami jest nawet bardziej rygorystyczny. Przewoźnik lotniczy może się uwolnić od odpowiedzialności, udowadniając, że zniszczenie, zaginięcie lub uszkodzenie powstały wskutek jednej z czterech okoliczności zwalniających, a mianowicie: 1) naturalnych właściwości, jakości lub wady własnej towaru, 2) wadliwego opakowania towaru wykonanego przez osobę inną niż przewoźnik lub osoby za niego działające, 3) działań wojennych lub konfliktów zbrojnych, 4) działania władz publicznych związanych z wywozem lub tranzytem towaru – art. 18 ust. 2 Konwencji montrealskiej. Charakterystyczne jest to, że wśród przyczyn zwalniających nie wymienia się siły wyższej ani inaczej określonej okoliczności nieuniknionej i przemożnej. Oznacza

4 Zwraca na to uwagę Oberlandesgericht Köln w wyroku z 22.09.2000 r., w którym sąd wskazuje alternatywny sposób zachowania wymogu maksymalnej staranności, odwołując się do „rozsądnego maksimum” środków.

5 Na okoliczność zbliżania się zasad odpowiedzialności przewoźnika zwraca uwagę S. Grobel, który proponuje, aby zasadę odpowiedzialności przewoźnika według CMR i RU/CIM określić „zasadą podzielonego ryzyka” (Grobel, 1983, s. 79).

6 Nieratyfikowana przez Polskę.

to, że odpowiedzialność przewoźnika lotniczego obejmuje także niektóre postaci siły wyższej (zob. Konert, 2010, s. 180). Brak też ekscepcji winy osoby trzeciej. Natomiast w przypadku opóźnienia w przewozie przewoźnik może się uwolnić od odpowiedzialności, jeśli udowodni, że on sam i osoby za niego działające podjęli wszelkie środki, jakich można było oczekiwać, w celu uniknięcia szkody albo, że podjęcie takich środków było dla nich niemożliwe (art. 19 Konwencji montrealskiej). Także i w tym przypadku miernik staranności przewoźnika jest wyższy niż w stosunku do każdego innego dłużnika odpowiadającego według zasad ogólnych.

W tej sytuacji uzasadnione jest utrzymanie zaostrzonego miernika staranności przewoźnika. Wydaje się jednak, że odpowiedzialność obiektywna, w czystej postaci, odwołująca się do pojęcia siły wyższej jako granicy tej odpowiedzialności, jest zbyt daleko idąca, zwłaszcza wobec braku ekscepcji winy osoby trzeciej. Formułą adekwatną byłoby ujęcie zbliżone do obowiązującego na gruncie CMR i RU/CIM. Jest ono korzystniejsze dla przewoźników. Przykładowo, o ile wypadki spowodowane przez innych uczestników ruchu drogowego, napady rabunkowe czy podpalenia towaru dokonane przez osoby trzecie nie są siłą wyższą, o tyle mogą być traktowane jako okoliczności nieuniknione i przemożne (patrz bliżej Wesołowski, 2013, s. 457–470).

DOMNIEMANIA NA KORZYŚĆ PRZEWOŹNIKA

Zrównoważeniem zaostrzonych zasad odpowiedzialności przewoźnika jest system domniemań prawnych, znacznie ułatwiających przewoźnikowi jego sytuację dowodową w procesie. W Prawie przewozowym system ten jest rozbudowany w stosunku do przepisów konwencyjnych. Wyraża się on bowiem nie tylko w istnieniu dodatkowego katalogu przyczyn zwalniających przewoźnika od odpowiedzialności (zwanym szczególnymi lub uprzywilejowanymi – art. 65 ust. 3 i 4 pr. przew. – z którymi ustawa wiąże domniemanie istnienia związku przyczynowego pomiędzy szkodą a tą przyczyną, w sytuacji wykazania przez przewoźnika samej tylko możliwości powstania szkody w ich wyniku), lecz także w dodatkowych domniemaniach, że szkoda nie powstała w czasie przewozu (art. 66 pr. przew.). Przyczyny uprzywilejowane występują też na gruncie konwencji RU/CIM (art. 23 § 3 w zw. z art. 25 § 2), CMR (art. 17 ust. 4 w zw. z art. 18 ust. 2) oraz CMNI (art. 18).

Tak rozbudowany system domniemań budzi wątpliwości. Już samo istnienie uprzywilejowanych przyczyn zwalniających, choć w teorii atrakcyjne, z praktycznego punktu widzenia wydaje się mało przydatne. Postępowanie dowodowe charakteryzuje się dynamiką, która rzadko kiedy pokrywa się z założoną przez twórców tego systemu sekwencją czynności dowodowych. Ponadto często rozwiązanie to jest dla uczestników procesu niezrozumiałe. Granica dzieląca wymóg udowodnienia i uprawdopodobnienia związku przyczynowego łączącego przyczynę uprzywilejowaną ze szkodą jest, przy założeniu obowiązywania zasady swobodnej oceny dowodów, trudna do przeprowadzenia. Pojawiają się też głosy, że wprowadzenie tych przyczyn jest przejawem nadmiernego uprzywilejowania przewoźnika⁷. Natomiast z pewnością takim nadmiernym uprzywilejowaniem są domniemania z art. 66 pr. przewozowego, niemające swojego odzwierciedlenia w przepisach konwencji międzynarodowych.

7 W nauce polskiej krytykę takiego rozwiązania przeprowadził M. Stec (2005, s. 263). Krytyczne uwagi wyraził też M. Sośniak (1987, s. 21–23).

USTALENIE WYSOKOŚCI ODSZKODOWANIA

Wszystkie regulacje dotyczące umowy przewozu przewidują ograniczenia wysokości odszkodowania należnego od przewoźnika. Podstawowe znaczenie ma oczywiście odszkodowanie za szkodę w przesyłce, które limitowane jest tak czy inaczej rozumianą zwykłą wartością przesyłki (art. 80 ust. 1 pr. przew., art. 30 § 1 RU/CIM, art. 22 ust. 3 Konwencji montrealskiej, art. 23 ust. 1 i 2 CMR, art. 19 ust. 1 CMNI). Wbrew rozpowszechnionemu w praktyce przekonaniu przepisy te nie ograniczają obowiązku naprawienia szkody wyłącznie do straty (Napierała, 1985, s. 176).

Prawo przewozowe w art. 80 ust. 1 zawiera katalog kryteriów, według których ustala się tę wartość przesyłki (a tym samym wysokość odszkodowania). Kryteria te powinny być stosowane w kolejności określonej przez ustawodawcę. Zastrzeżenia budzą zarówno same kryteria, jak i nieprecyzyjny sposób ich sformułowania, rodzący liczne spory w praktyce. Nie odpowiadają one zresztą współczesnym warunkom. Widać tu wyraźne nawiązanie do rygorów gospodarki nakazowo-rozdzielczej (np. odwołanie się do cenników w art. 80 ust. 1 pkt 2; por. Ambrożuk, 2011, s. 139–141).

Konwencje międzynarodowe przewidują także kwotowe ograniczenia wysokości odszkodowania w granicach od 2 do 17 SDR za 1 kg wagi brutto (art. 30 § 2 RU/CIM, 23 ust. 3 CMR, art. 22 ust. 3 Konwencji montrealskiej, art. 20 ust. 1 CMNI). Przyjmuje się, że ograniczenia te służą przede wszystkim możliwości oceny ryzyka podejmowanego przez przewoźnika. Są konsekwencją traktowania przewozu jako wspólnego przedsięwzięcia z podzielonym ryzykiem pomiędzy jego uczestnikami. Pozwalają na szybszą likwidację szkód i efektywne ubezpieczenie ryzyka (w postaci ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika czy ubezpieczenia „cargó”) i skalkulowanie składki ubezpieczeniowej. Były też zachętą do inwestowania w kapitałochłonne dziedziny transportu⁸.

Wyższego odszkodowania można żądać jedynie w przypadku udowodnienia, że szkoda powstała z winy umyślnej lub kwalifikowanego niedbalstwa (art. 86 pr. przew., art. 36 RU/CIM, art. 29 CMR, art. 21 CMNI) oraz w przypadku zadeklarowania wartości towaru (art. 80 ust. 2 pr. przew., art. 34 RU/CIM, art. 24 CMR) lub zadeklarowania specjalnego interesu w jego dostawie (art. 25 RU/CIM, art. 26 CMR, art. 22 ust. 3 Konwencji montrealskiej, art. 20 ust. 4 CMNI). Ta ostatnia instytucja nie jest jednak znana prawu polskiemu. Natomiast deklaracja wartości przesyłki na gruncie Prawa przewozowego możliwa jest wyłącznie w sytuacji, gdy wartość przesyłki nie wynika z rachunku dostawcy (sprzedawcy).

W tej sytuacji uzasadnione jest utrzymanie ograniczenia wysokości odszkodowania. Co więcej – należałoby rozważyć postulat przywrócenia do prawa wewnętrznego kwotowych limitów wysokości odszkodowania na uśrednionym poziomie (postulat taki zgłasza Ambrożuk, 2011, s. 212–217, 270–272). Niezbędne jest jednak przy tym odformalizowanie i doprecyzowanie instytucji deklaracji wartości przesyłki i wprowadzenie do prawa wewnętrznego instytucji specjalnego interesu w dostawie (postulat zgłasza Ambrożuk, 2011, s. 274). Umożliwiają one uzyskanie odszkodowania ponad wprowadzone limity. Regulacje obowiązujące obecnie są archaiczne (wymóg wpisania deklaracji do listu przewozowego) i nieklarowne, co powoduje, że w praktyce nie znajdują szerszego zastosowania.

⁸ Na temat kwotowego ograniczenia wysokości odszkodowania patrz (Dragun, 1984).

LEGITYMACJA DO DOCHODZENIA ROSZCZEŃ

Dość powszechnie się przyjmuje, że umowa przewozu przesyłki oparta jest na konstrukcji umowy na rzecz osoby trzeciej (Goik, 1975, s. 139–152). Obok stron umowy (nadawcy i przewoźnika) występuje tu osoba trzecia – odbiorca, któremu przepisy przyznają własne uprawnienia, w tym prawo do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych od przewoźnika. Przepisy regulujące umowę przewozu niekiedy wprost normują też wzajemne relacje pomiędzy uprawnieniami nadawcy i odbiorcy w tym zakresie, co ma zapobiec równoczesnemu dochodzeniu roszczeń z tego samego tytułu przez obie te osoby. Sama legitymacja do dochodzenia roszczeń wobec przewoźnika wynika nie tyle z faktu, że szkoda ta rzeczywiście dotyczy majątku określonej osoby, ile z uprawnienia do rozporządzania (dysponowania) przesyłką. Prawo do dochodzenia roszczeń wobec przewoźnika przysługuje zatem nadawcy albo odbiorcy, w zależności od tego, który z nich ma prawo rozporządzania przesyłką. Opisany wyżej sposób określenia uprawnienia do dochodzenia roszczeń wobec przewoźnika obowiązuje na gruncie Prawa przewozowego (art. 75 ust. 3) i wzorowany jest na regulacji wynikającej z prawa kolejowego (obecnie art. 44 RU/CIM). Pozostałe konwencje międzynarodowe nie przyjęły tak jednoznacznie tego formalistycznego rozwiązania. Konwencja montrealaska stanowi jedynie o uprawnieniu odbiorcy do dochodzenia praw z umowy przewozu w przypadku zaginięcia towaru (art. 13 ust. 3). Jednocześnie w myśl postanowienia art. 14 tej konwencji nadawca i odbiorca, każdy w swoim własnym imieniu, mogą dochodzić wszelkich praw przyznanych im odpowiednio w art. 12 (dotyczącym dysponowania towarem) i art. 13 (dotyczącym uprawnień odbiorcy z chwilą nadejścia towaru do miejsca przeznaczenia), niezależnie od tego, czy działają w interesie własnym, czy w interesie innej osoby, pod warunkiem wypełnienia obowiązków nałożonych przez umowę przewozu. Nie powinno budzić wątpliwości, że ich zakresem objęte jest również dochodzenie roszczeń (patrz Polkowska, Szymajda, 2004, s. 43). Jeszcze bardziej otwartą kwestię legitymacji do dochodzenia roszczeń pozostawili twórcy CMR, co budzi spore rozbieżności w orzecznictwie (Wesołowski, 2013, s. 603–620).

Przyjęty w Prawie przewozowym model wyznaczenia legitymacji do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych wobec przewoźnika ma swoje zalety. Nie trzeba wnikać w skomplikowaną niekiedy treść stosunku prawnego łączącego nadawcę z odbiorcą w celu ustalenia, której z tych osób należy przypisać szkodę w przesyłce. Ma to o tyle znaczenie, że nadawcami i odbiorcami przesyłek są często osoby, które nie są ich właścicielami, a działają na rachunek innych osób (np. dalsi przewoźnicy, spedytorzy, agenci czy inni pośrednicy). Takie rozwiązanie ma też jednak swoje wady. Nie zawsze bowiem zachodzi tożsamość pomiędzy osobą mającą prawo rozporządzania przesyłką i osobą rzeczywiście ponoszącą szkodę. Pociąga to za sobą konieczność rozliczeń pomiędzy nimi, co znacząco wydłuża proces kompensowania szkody. Prowadzi też czasem do rozwiązań nieakceptowanych z aksjologicznego punktu widzenia. Rozwiązanie, o którym mowa, nie sprawdza się w przypadkach szkód poza substancją przesyłki (np. opóźnienia w przewozie). Wydaje się zatem, że wady przyjętego rozwiązania przeważają nad zaletami. Stąd też pożądane byłoby oparcie się na ogólnych zasadach, co oznaczałoby, że roszczeń wobec przewoźnika może dochodzić nadawca lub odbiorca, w zależności od tego, w czym majątku szkoda wystąpiła⁹.

9 Przekonujące argumenty na ten temat zebrała (Ambrożuk, 2017a, s. 92–95).

PRZEWOŹNICY, PRZECIWKO KTÓRYM MOŻNA WYTOCZYĆ POWÓDZTWO

W proces wykonywania przewozu towarów zaangażowanych jest niekiedy kilku przewoźników tej samej gałęzi transportu. W tzw. prawie przewozowym wykształcone zostały różne rodzaje przewozów angażujących kilku przewoźników. Generalnie rzecz biorąc, wyróżnia się przewozy z udziałem podwykonawcy(-ów) i tzw. przewozy sukcesywne. Te pierwsze polegają na zawarciu przez przewoźnika, który przyjął na siebie zobowiązanie do przewozu (zwanego często przewoźnikiem umownym), kolejnej umowy przewozu z innym przewoźnikiem (tzw. przewoźnikiem faktycznym) i powierzeniu mu na jej podstawie przewiezienia przesyłki na całości lub części trasy przewozu. Z kolei przewozy sukcesywne wykonywane są przez kolejnych (sukcesywnych) przewoźników na podstawie tej samej umowy przewozu (tego samego listu przewozowego), która konstytuuje się poprzez przyjęcie przez kolejnych przewoźników przesyłki i listu przewozowego. Co do zasady, przewoźnicy sukcesywni ponoszą odpowiedzialność solidarną za szkody powstałe na całej trasie przewozu. Oba rodzaje przewozów znane są zarówno prawu wewnętrznemu (art. 5 i 6 pr. przew.), jak i regulacjom konwencyjnym (art. 34–40 CMR, art. 26 i 27 RU/CIM, art. 36 i 39–48 Konwencji montrealskiej). Rozróżnienie tych dwóch form wykonywania przewozu z udziałem kilku przewoźników sprawia niekiedy kłopot, zwłaszcza że w ocenie niektórych sądów przewóz sukcesywny ma miejsce także w sytuacji, gdy był wykonywany *de facto* przez jednego przewoźnika, gdy poprzedni przewoźnicy w łańcuchu umownym nie mieli fizycznego kontaktu z przesyłką¹⁰. Niewątpliwie jednak częściej występuje sytuacja podwykonawstwa i do niej zostaną ograniczone dalsze uwagi.

Przepisy prawa polskiego regulują przewozy na zasadzie podwykonawstwa w art. 789 § 1 k.c. oraz w art. 5 pr. przew. Żaden z powyższych przepisów nie przewiduje solidarnej odpowiedzialności przewoźnika-podwykonawcy wraz z pierwszym przewoźnikiem za szkody spowodowane przez podwykonawcę. Brak też postanowienia, które umożliwiałoby bezpośrednie dochodzenie roszczeń wobec przewoźnika-podwykonawcy. W związku z tym nadawca przesyłki może wytoczyć powództwo wyłącznie przeciwko przewoźnikowi umownemu (pierwszemu przewoźnikowi), z którym wiąże go stosunek prawny. Ten z kolei może dochodzić roszczeń wobec podwykonawcy, przy czym warunki takiego dochodzenia są przedmiotem kontrowersji (Wesołowski, 2013, s. 722–728). Sam nadawca może dochodzić roszczeń wobec podwykonawców wyłącznie w sytuacji, gdy działanie takiego przewoźnika nosiłoby znamiona czynu niedozwolonego (np. kradzież towaru przez pracowników przewoźnika)¹¹.

Tymczasem w międzynarodowym prawie przewozowym zdobywa sobie miejsce zasada, w myśl której osoba uprawniona może dochodzić roszczeń bezpośrednio także wobec przewoźnika-podwykonawcy, który za szkody spowodowane przy wykonywaniu przez siebie przewozie ponosi solidarną odpowiedzialność z pierwszym przewoźnikiem (przewoźnikiem umownym). Zasada obecnie znajduje swój wyraz w treści art. 45 Konwencji montrealskiej. Także Konwencja RU/CIM po zmianach dokonanych Protokołem wileńskim przewiduje solidarną odpowiedzial-

10 W ostatnim czasie za szerokim stosowaniem przepisów o przewozach sukcesywnych opowiedział się Hoge Raad der Nederlanden (Wyrok, 2015, s. 109–118).

11 O możliwości dochodzenia przez osobę uprawnioną roszczeń wobec podwykonawcy w przypadku, gdy czyn przewoźnika wypełnia znamiona czynu niedozwolonego, mowa jest w wyroku Sądu Apelacyjnego w Poznaniu (Wyrok, 2010). Wątpliwości budzą jednak tezy uzasadnienia, w którym uznano, że przewoźnik popełnia czyn niedozwolony w sytuacji, gdy pozostawia pojazd z towarem w miejscu niestrzeżonym. Sąd utożsamia rażące niedbalstwo z czynem niedozwolonym w rozumieniu art. 415 k.c., co nie ma podstaw.

ność przewoźnika umownego i faktycznego (podwykonawcy) za szkody spowodowane przez tego ostatniego (art. 27 § 4), dając tym samym prawo bezpośredniego dochodzenia roszczeń wobec podwykonawcy.

Pożądaną jest, aby zasada, o której mowa, została wprowadzona do prawa polskiego. Przyspieszyłoby to proces dochodzenia roszczeń, a także rozwiązałyby wiele kontrowersyjnych problemów, jakie wynikają z obecnego stanu prawnego (bliżej Wesołowski 2017, s. 77).

TERMINY PRZEDAWNIEŃ ROSZCZEŃ

Masowość szkód w transporcie, a co za tym idzie – potrzeba szybkiego podejmowania działań zmierzających do ich wyrównania, przemawiały za wprowadzeniem krótkich terminów przedawnienia. Zasadniczo roszczenia wynikające z umowy przewozu w prawie polskim przedawniają się z upływem jednego roku (art. 792 k.c., art. 77 ust. 1 pr. przew.). Krótszy sześciomiesięczny termin przewidziany jest dla roszczeń pomiędzy przewoźnikami (art. 78 ust. 1 pr. przew.), a dwumiesięczny dla roszczeń wynikających z opóźnienia w przewozie niepowodującym szkód w przesyłce (art. 77 ust. 2 pr. przew.). Konwencje międzynarodowe omawianą kwestię regulują w sposób zróżnicowany. Mianowicie art. 32 ust. 1 CMR przewiduje również jednoroczny termin przedawnienia, z tym że w przypadku, gdy szkoda spowodowana jest z winy umyślnej lub niedbalstwa z nią zrównanego, według prawa sądu (w polskim prawie – rażącego niedbalstwa) termin wynosi trzy lata (art. 32 ust. 1 CMR). Zróżnicowane terminy przedawnienia przewidują przepisy art. 48 § 1 RU/CIM (rok i dwa lata). Z kolei Konwencja montrealaska przewiduje jednolity dwuletni termin przedawnienia.

Jednocześnie prawo przewozowe wykształciło instytucję reklamacji jako rodzaj sformalizowanego wezwania przewoźnika do zapłaty, zawieszającego bieg terminu przedawnienia na czas załatwienia reklamacji przez przewoźnika. Rozwiązanie to przyjęto w Prawie przewozowym (art. 77 ust. 4), znane jest także prawu międzynarodowemu (art. 48 § 3 RU/CIM, art. 32 ust. 2 CMR). Instytucji tej nie przewiduje Konwencja montrealaska. Uzasadnieniem reklamacji było zapobieżenie zalewowi pozwów odszkodowawczych kierowanych przeciw przewoźnikowi. W Prawie przewozowym reklamacji nadano nawet obligatoryjny charakter, warunkując dochodzenie roszczeń od wyczerpania trybu reklamacyjnego (art. 75 ust. 1). W prawie międzynarodowym reklamacja ma charakter fakultatywny.

Jednoroczny termin przedawnienia roszczeń odszkodowawczych w niektórych sytuacjach jest zbyt krótki. Widać to zwłaszcza w przypadku przewozów wykonywanych z udziałem kilku przewoźników. „Dodatkowy” sześciomiesięczny termin z art. 78 ust. 1 pr. przew. nie rozwiązuje problemu. Prowadzi to czasem do rozwiązań nieakceptowanych z aksjologicznego punktu widzenia. Również uzależnienie długości terminu przedawnienia roszczeń od formy winy przewoźnika, znane Konwencjom CMR i RU/CIM, choć z moralnego punktu widzenia całkowicie uzasadnione, wydaje się rozwiązaniem pozostającym w pewnej sprzeczności z samą istotą zarzutu przedawnienia, który pozwala na oddalenie powództwa bez dalszego merytorycznego badania sprawy. Tymczasem stwierdzenie zarzucanego przewoźnikowi wysokiego stopnia winy powoduje konieczność przeprowadzenia zasadniczo całego postępowania dowodowego. Najwłaściwszym rozwiązaniem byłoby zatem wydłużenie terminu przedawnienia do dwóch lat, bez różnicowania terminu prze-

dawnienia ze względu na stopień winy przewoźnika. Można by wówczas zrezygnować z zawieszającej bieg terminu przedawnienia reklamacji. Niewątpliwie jednak koniecznością jest pozbawienie jej obligatoryjnego charakteru (bliżej Wesołowski, Ambrożuk, 2016, s. 199 i n.).

PODSUMOWANIE

Jak widać z dokonanego wyżej przeglądu, istnieje potrzeba gruntownych zmian w zakresie regulacji szeroko pojętej odpowiedzialności przewoźnika za szkody przy przewozie towarów. Zmiany te objąć powinny wszystkie aspekty odpowiedzialności, począwszy od jej zakresu, poprzez kwestie wysokości należnego odszkodowania, wyznaczania legitymacji do dochodzenia roszczeń, trybu i terminów takiego dochodzenia. Generalnie rzecz biorąc, konieczne jest odformalizowanie obowiązujących dziś rozwiązań, a w pewnym zakresie powrót do zasad ogólnych obowiązujących w prawie cywilnym.

LITERATURA

- Ambrożuk, D. (2011). *Ustalenie wysokości odszkodowania w prawie przewozowym w odniesieniu do przewozu przesyłek*. Warszawa: Wolters Kluwer Polska.
- Ambrożuk, D. (2014). Kształtowanie się europejskiego prawa przewozu osób. W: T. Kocowski, K. Marak (red.), *Zmiany prawodawstwa gospodarczego w okresie transformacji ustrojowej w Polsce* (s. 11–24). Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego. DOI: 10.15611/pn.2014.362.01.
- Ambrożuk, D. (2017a). Legitymacja do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z umowy przewozu towarów w transporcie lądowym. W: D. Wetoszka, *Prawo transportowe. Morze, ląd, powietrze* (s. 85–95). Warszawa: C.H. Beck.
- Ambrożuk, D. (2017). Umowa ubezpieczenia cargo zawierana przez przewoźnika na rachunek gestora przesyłki jako przejaw naruszenia przepisów prawa. W: B. Gnela, M. Szaraniec (red.), *Dystrybucja usług ubezpieczeniowych. Wybrane zagadnienia prawne* (s. 306–318). Warszawa: Difin.
- Clarke, M.A. (2009). *International Carriage of Goods by Road: CMR*. London: Informa.
- Dąbrowski, D. (2014). Potrzeba zmian w krajowym prawie przewozowym. W: T. Kocowski, K. Marak (red.), *Zmiany prawodawstwa gospodarczego w okresie transformacji ustrojowej w Polsce* (s. 70–81). Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego. DOI: 10.15611/pn.2014.362.06.
- Dragun, M. (1984). *Kwotowe ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika w międzynarodowym prawie przewozowym*. Toruń: Wydawnictwo UMK.
- Goik, H. (1975). *Umowa przewozu przesyłek w transporcie lądowym jako rodzaj umowy o świadczenie na rzecz osoby trzeciej*. Katowice: Uniwersytet Śląski.
- Gospodarek, J. (2011). Cel i zakres ochrony konsumenta na rynku usług transportowych w świetle prawa Unii Europejskiej. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Zarządzania, Finansów i Marketingu*, 22, 55–68.
- Górski, W. (1991). Kształtowanie się nowego prawa przewozowego. *Studia Iuridica Maritima*, 3, 31–42.
- Górski, W. (1998). *Prawo transportowe*. Szczecin–Zielona Góra: Zachodnie Centrum Organizacji.
- Górski, W. (2009). W: W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji. Kodeks cywilny, Prawo przewozowe, CMR*. Gdańsk: Ośrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr Sp.
- Grobel, S. (1983). Odpowiedzialność przewoźnika za szkody w towarowym międzynarodowym transporcie kolejowym i drogowym. *Problemy Prawa Przewozowego*, 5, 67–81.
- Kępiński, M., Seweryński, M., Zieliński, A. (2006). Rola kodyfikacji na przykładzie prawa prywatnego w procesie legislacyjnym. *Przegląd Legislacyjny*, 1, 95–107.
- Kolarski, A. (1984). Z dyskusji nad projektem ustawy Prawo przewozowe. *Problemy Ekonomiki Transportu*, 4, 5–13.
- Konert, A. (2010). *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Messent, A., Glass, D. (1995). *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. London: Informa.

- Napierała, J. (1985). Uwagi w sprawie odpowiedzialności przewoźnika w nowym prawie przewozowym. *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny*, 4, 157–174.
- Polkowska, M., Szymajda, I. (2004). *Konwencja montrealaska. Komentarz*. Warszawa: Liber.
- Sośniak, M. (1987). Nowe polskie prawo przewozowe (Próba wstępnej oceny niektórych rozwiązań ustawowych). *Problemy Prawa Przewozowego*, 9, 7–27.
- Stec, M. (1993). *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika za szkody w przesyłce. Geneza, charakter prawny, granice. Studium prawnoporównawcze*. Kraków: Uniwersytet Jagielloński.
- Stec, M. (2001). Umowy transportowe. W: S. Włodyka (red.), *Prawo gospodarcze i handlowe – Prawo umów w obrocie gospodarczym* (s. 962–1022). T. 5. Warszawa: C.H. Beck.
- Stec, M. (2005). *Umowa przewozu w transporcie towarowym*. Kraków: Zakamycze.
- Szanciło, T. (2008). *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa: C.H. Beck.
- Wesołowski, K. (1995). *Odpowiedzialność przewoźnika za szkody przy przewozie przesyłek w świetle ustawy Prawo przewozowe*. Zielona Góra: Agencja Rozwoju Regionalnego.
- Wesołowski, K. (1998). Głosa do wyroku Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 7.11.1995, I ACr 606/95. *Orzecznictwo Sądów Polskich*, 10, 488–490.
- Wesołowski, K. (2013). *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*. Warszawa: Wolters Kluwer Polska.
- Wesołowski, K. (2017). Ustalenie przewoźnika odpowiedzialnego za szkodę przy przewozach przesyłek angażujących kilku przewoźników. W: D. Wetoszka, *Prawo transportowe. Morze, ląd, powietrze* (s. 74–84). Warszawa: C.H. Beck.
- Wesołowski, K., Ambrożuk, D. (2016). O pilnej potrzebie zmian unormowania tzw. reklamacji w wewnętrznym prawie przewozowym. *Problemy Transportu i Logistyki*, 3, 199–209.
- Wesołowski, K., Dąbrowski, D. (2017). Koncepcja sposobu unormowania umowy przewozu rzeczy w prawie wewnętrznym. W: Z. Kuniewicz, D. Sokołowska (red.), *Prawo kontraktów* (s. 539–550). Warszawa: Wolters Kluwer Polska.

AKTY PRAWNE

- Konwencja CMNI (2001). Konwencja budapeszteńska w sprawie umowy przewozu ładunków żegluga śródlądową sporządzona w Budapeszcie 22.06.2011 r.
- Konwencja CMR (1956). Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów i protokół podpisania sporządzone w Genewie dnia 19.05.1956 r. Dz.U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238 ze zm.
- Konwencja montrealaska (1999). Konwencja o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego z 28.05.1999 r. Dz.U. z 2007 r., Nr 37, poz. 235.
- Konwencja RU/CIM (1980). Przepisy ujednoczone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami, stanowiące załącznik B. do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami COTIF z 9.05.1980 (Dz.U. z 1985 r., Nr 34, poz. 158), zmienionej Protokołem wileńskim z 3.06.1999 (Dz.U. z 2007 r., nr 100, poz. 674).
- 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 (1994). Ustawa z 2.09.1994 r. o zmianie ustawy – Prawo przewozowe. Dz.U. 1994 r., Nr 111, poz. 536.
- Ustawa (2002). Ustawa z 3.07.2002 r. Prawo lotnicze. Dz.U. z 2017 r., poz. 959 ze zm.
- Wyrok (1995). Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 7.11.1995 r., I ACr 606/95. *Orzecznictwo Sądów Polskich*, 10, 172.
- Wyrok (2000). Wyrok Oberlandesgericht Köln z 22.09.2000 r. *Neue Juristische Wochenschrift – Rechtsprechungs-Report* 2001, 18, 1256–1258.
- Wyrok (2010). Wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z 16.09.2010 r., I ACa 615/10, LEX nr 756686.
- Wyrok (2015). Wyrok Hoge Raad der Nederlanden z 11.09.2015 r. *European Transport Law*, 2016, 1, 109–118.

SUGGEST DIRECTIONS OF CHANGES REGARDING THE CARRIER'S LIABILITY FOR DAMAGE IN THE TRANSPORT OF GOODS IN THE DOMESTIC LAW

ABSTRACT

The author points out the inadequacy of the regulation of the carrier's liability for damage to the transport of goods in Polish internal law and postulates a number of changes in this respect. The changes should concern, among others, scope of liability (resignation from force majeure as a limit of liability), principles of burden of proof (resignation from some of the presumptions favorable to the carrier), rules for determining compensation (informalisation of the method of determining the value of the shipment), pointing the persons legitimized to claim (return to general rules, according to which compensation may be claimed by the one whose property suffered damage, introducing the possibility of pursuing claims directly against the subcontractor, extending periods of limitation, resignation from compulsory complaints.

KEYWORDS

carriage of goods, liability of the carrier, establishment of damages

Translated by Krzysztof Wesolowski