

Krzysztof Wesółowski*

KONKURENCYJNOŚĆ PODSTAW DOCHODZENIA ROSZCZEŃ WOBEC PRZEWOŹNIKA SAMOCHODOWEGO

Autor rozważa konkurencyjną, do prawa przewozowego, podstawę roszczeń wobec przewoźnika w postaci przepisów o czynach niedozwolonych. Jego zdaniem w polskim prawie wewnętrznym możliwe jest konstruowanie roszczeń przeciw przewoźnikowi na podstawie przepisów o czynach niedozwolonych. Wobec wyraźnego unormowania tzw. zbiegu roszczeń, sam fakt uregulowania przepisami szczególnymi odpowiedzialności przewoźnika w prawie przewozowym nie stanowi przeszkody do dochodzenia roszczeń na podstawie przepisów o czynach niedozwolonych. Inaczej rzecz wygląda w odniesieniu do przewozów międzynarodowych – art. 28 CMR zastrzega bowiem konieczność stosowania wyłączeń i ograniczeń odpowiedzialności przewoźnika także wtedy, gdy roszczenie ma pozaumowny charakter. W praktyce uniemożliwia to stosowanie przepisów o czynach niedozwolonych. Wyjątkowo, gdy szkoda jest spowodowana złym zamiarem lub rażącym niedbalstwem, wyłączenia i ograniczenia odpowiedzialności wynikające z CMRnie mają zastosowania. Wówczas możliwe jest oparcie roszczenia na podstawach deliktowych.

Słowa kluczowe: odpowiedzialność przewoźnika, czyny niedozwolone, konkurencyjność roszczeń (podstaw odpowiedzialności)

* dr hab. Krzysztof Wesółowski – Katedra Prawa Gospodarczego i Ubezpieczeń, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński.

Wstęp

Prawu cywilnemu znane są zasadniczo dwie podstawy (reżimy) dochodzenia roszczeń – czyny niedozwolone, czyli wywołujące szkodę zdarzenia, polegające na naruszeniu powszechnie obowiązujących nakazów lub zakazów (zwane też deliktami; stąd też mówi się o odpowiedzialności deliktowej) i niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania (wynikającego z reguły z umowy, stąd – „odpowiedzialność kontraktowa”). Przepisy dotyczące odpowiedzialności przewoźnika, zawarte w aktach prawnych, regulujących umowę przewozu, należą do drugiej z wymienionych podstaw. Normują one w sposób szczególnie, w stosunku do ogólnych zasad odpowiedzialności kontraktowej dłużnika (art. 471 i nast. k.c.¹) odpowiedzialność przewoźnika, w odniesieniu do najbardziej typowych szkód, powstałych w transporcie (w szczególności z tytułu utraty, ubytku lub uszkodzenia przesyłki czy szkód będących konsekwencją opóźnienia).

Rodzi się jednak pytanie, czy przepisy te stanowią jedyną możliwą podstawę odpowiedzialności przewoźnika w powyższych sytuacjach, czy też możliwe jest sięgnięcie do konkurencyjnego reżimu odpowiedzialności, w postaci przepisów o czynach niedozwolonych. Kwestia jest konsekwencją dopuszczalności, co do zasady, tzw. zbiegu podstaw odpowiedzialności (zwanego też zbiegiem roszczeń) polegającego, najogólniej rzecz ujmując, na możliwości stosowania przepisów o czynach niedozwolonych, także do przypadków niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, jeśli to niewykonanie lub wykonanie nienależyte wykazuje jednocześnie cechy czynu niedozwolonego².

Problematyka stosowania przepisów o odpowiedzialności deliktowej do odpowiedzialności przewoźnika wykracza jednak poza zagadnienia tego zbiegu. O zbiegu podstaw odpowiedzialności można bowiem mówić w odniesieniu do relacji pomiędzy tymi samymi podmiotami (ten sam poszkodowany i ten sam podmiot odpowiedzialny za szkodę)³. Tymczasem w przypadku odpowiedzialności

¹ Ustawa z 23.04.1964 r., t.j. Dz.U.2014, poz. 121.

² Stąd też nie każdy przypadek utraty, ubytku, uszkodzenia przesyłki lub opóźnienia w przewozie może być kwalifikowany jako czyn niedozwolony, niezależnie od stopnia winy przewoźnika. Stosowanie przepisów o czynach niedozwolonych możliwe jest wyłącznie w sytuacji, gdy doszło do naruszenia powszechnie obowiązujących nakazów lub zakazów a nie wyłącznie obowiązków, wynikających z zawartej umowy (np. naruszenia obowiązku pieczy nad przesyłką, w wyniku którego doszło do kradzieży). W praktyce chodzi np. o kradzieże dokonane przez przewoźnika lub jego pracowników czy też spowodowane przez nich wypadki drogowe.

³ A. Śmieja, *System prawa prywatnego, Prawo zobowiązań – część ogólna*, t. 6, red. A. Olejniczak, Warszawa 2009, s. 659.

przewoźnika, możliwość zastosowania przepisów o czynach niedozwolonych powoduje skutek nie tylko w postaci odmiennych zasad odpowiedzialności, w tym zakresu, przyczyn zwalniających, ciężaru dowodu, wysokości odszkodowania (które w reżimie kontraktowym jest co do zasady ograniczone), przedawnienia, ale także co do osoby legitymowanej do uzyskania odszkodowania. Przepisy prawa przewozowego, w przypadku szkód w przesyłce, zasadniczo nie posługują się pojęciem „poszkodowany”, a osobę uprawnioną do dochodzenia odszkodowania wyznaczają przez odwołanie się do kryteriów czysto formalnych (chodzi o status nadawcy lub odbiorcy, w zależności od tego, któremu z nich przysługuje tzw. prawo rozporządzania przesyłką⁴). Utrata, ubytek lub uszkodzenie przesyłki, traktowane są jako szkoda sama w sobie, w oderwaniu od majątku określonego podmiotu, do którego przesyłka należy. Zastosowanie przepisów o czynach niedozwolonych powoduje, że o odszkodowanie za utratę, ubytek czy uszkodzenie przesyłki mogłyby się ubiegać osoby niemające formalnej legitymacji do dochodzenia roszczeń według reżimu kontraktowego, ale potrafiące udowodnić, że wymienione postaci szkody dotyczą ich majątku, a zatem są osobami poszkodowanymi w rozumieniu ogólnych zasad odszkodowawczych.

Przyjęcie za podstawę dochodzenia roszczeń przepisów o odpowiedzialności z tytułu czynów niedozwolonych pozwoliłoby jednak na kierowanie żądania wyrównania szkody bezpośrednio wobec podwykonawców przewoźnika umownego i innych podmiotów, do których usług przewoźnik ten się odwołał przy wykonywaniu zobowiązania, a będących sprawcami szkód. Również w takiej sytuacji, ze względu na brak tożsamości po stronie zobowiązanej, nie można mówić o zbiegu podstaw odpowiedzialności. Z tego też względu, zarówno w tytule niniejszego artykułu, jak i w jego treści, użyto terminu „konkurencyjność” podstaw dochodzenia roszczeń, jako bardziej adekwatnego. Nie zmienia tego okoliczność, że pojęcie to w naukach ekonomicznych, uprawianych przez Profesora Huberta Bronka, któremu tekst ten z okazji Jego Jubileuszu dedukuję, występuje w innym nieco znaczeniu.

⁴ Zob. w szczególności regulację zawartą w art. 75 ust. 3 ustawy – Prawo przewozowe i uwagi do tego przepisu zawarte w pracy D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesolowski, *Prawo przewozowe – komentarz*, Warszawa 2014, s. 360.

1. Możliwość stosowania przepisów o odpowiedzialności deliktowej w prawie wewnętrznym

Zastrzeżenie, że stosowanie przepisów o czynach niedozwolonych do odpowiedzialności przewoźnika wykracza poza zagadnienie zbiegu podstaw odpowiedzialności, nie zmienia jednak tego, że punktem wyjścia dla dalszej analizy powinna być regulacja tego właśnie problemu. W prawie polskim jest ona zawarta w art. 443 k.c., zgodnie z którym okoliczność, że działanie lub zaniechanie, z którego szkoda wynikła, stanowiło niewykonanie lub nienależyte wykonanie istniejącego uprzednio zobowiązania, nie wyłącza roszczenia o naprawienie szkody z tytułu czynu niedozwolonego, chyba że z treści istniejącego uprzednio zobowiązania wynika co innego. W sytuacji, gdy prawo dopuszcza zbieg podstaw odpowiedzialności, wybór podstawy odpowiedzialności odszkodowawczej należy do osoby poszkodowanej. Wybór taki oznacza jednak z reguły konieczność całościowego stosowania przepisów danego reżimu; tzn. brakuje możliwości jednoczesnego stosowania przepisów należących do różnych podstaw odpowiedzialności (tzw. mieszania podstaw odpowiedzialności). Zakaz, o którym mowa nie jest *expressis verbis* wyrażony w przepisach prawa, ale jest powszechnie przyjmowany w literaturze i orzecznictwie.

Na tle przytoczonego przepisu, jako bezsporne przyjmuje się, że prawo polskie jako zasadę dopuszcza zbieg podstaw odpowiedzialności odszkodowawczej⁵. Wyjątek od tej zasady wynikać może z treści powstałego jeszcze przed powstaniem szkody zobowiązania pomiędzy stronami. Chodzi tu o dowolne źródło treści stosunku prawnego, w szczególności o umowę i przepisy prawa. W praktyce transportowej, do rzadkości należą umowy zawierające postanowienia wyłączające zbieg podstaw odpowiedzialności.

Przepisy kodeksu cywilnego, regulujące umowę przewozu nie zawierają postanowień, które odnosiłyby się wprost do problemu zbiegu podstaw odpowiedzialności przewoźnika. W przypadku odpowiedzialności za bagaż i przewożone rzeczy (przesyłkę) postanowienia kodeksu cywilnego zawierają regulacje odmienne w stosunku do ogólnych zasad odpowiedzialności kontraktowej dłużnika. Chodzi zarówno o zakres odpowiedzialności (np. przy tzw. bagażu podręcznym przewoźnik ponosi odpowiedzialność wyłącznie za szkody spowodowane z winy umyślnej i rażącego niedbalstwa art. 777 § 1 k.c.), jak i o wysokość

⁵ Por. w szczególności E. Łętowska, *Zbieg norm w prawie cywilnym*, Warszawa 2002, s. 89–91.

odszkodowania (art. 788 k.c.). Przepisy te w literaturze prawa cywilnego podaje się za przykład regulacji wprowadzającej prymat podstawy kontraktowej, przy czym pojęcie to rozumiane jest jako niedopuszczalność stosowania w tym zakresie przepisów o czynach niedozwolonych⁶.

Pogląd ten przenoszony jest na przepisy ustawy – Prawo przewozowe⁷, które w większym jeszcze stopniu, w stosunku do kodeksu cywilnego, modyfikują zasady odpowiedzialności przewoźnika, a które również nie zawierają postanowień dotyczących zbiegu podstaw odpowiedzialności. Podkreśla się, że dopuszczenie zbiegu podstaw odpowiedzialności prowadziło do uchylecia się od rygorów odpowiedzialności, regulowanych przepisami o charakterze *iuris cogentis*. Dopuszczenie wyboru podstaw odpowiedzialności podważałoby sens konstrukcji prawnej umowy oraz treści wzajemnego porozumienia stron. Przepisy przewozowe przewidują rozłożenie ryzyka transportowego na obie strony. Temu służy szeroko rozbudowany system okoliczności zwalniających od odpowiedzialności, ułatwień dowodowych, ograniczeń wysokości odszkodowania⁸. Ponadto podnosi się, że kwestia zasad, przesłanek, ograniczeń i rozmiaru szkody została uregulowana w ustawie – Prawo przewozowe, a w związku z tym nie zachodzi przesłanka „nieunormowania sprawy”, o której mowa w art. 90 tej ustawy, odsyłającym do kodeksu cywilnego, stanowiącego podstawę roszczeń *ex delicto*⁹.

Trzeba jednak zaznaczyć, że w literaturze brakuje całkowitej zgody poglądów. Część przedstawicieli nauki prawa dopuszcza możliwość zbiegu podstaw

⁶ Tak W. Czachórski, w: *System Prawa Cywilnego, Prawo zobowiązań – część ogólna*, red. Z. Radwański, Ossolineum 1981, s. 706; G. Bieniek, w: *Komentarz do Kodeksu Cywilnego, Księga trzecia*, t. I, Warszawa 2002, s. 419; M. Safian, w: *Kodeks cywilny, Komentarz*, t. I, Warszawa 2008, s. 1419; A. Śmieja, *System prawa prywatnego...*, s. 662.

⁷ Ustawa z 15.11.1984 r., t.j. Dz.U.2012, poz. 1173 ze zm.

⁸ Szczególnie mocno argument ten akcentuje M. Sośniak, *Prawo przewozu lądowego*, Warszawa 1974, s. 233–236, w sytuacji, gdy zarówno odpowiedzialność deliktowa, jak i odpowiedzialność przewoźnika oparte są na zasadzie ryzyka. Choć wypowiedź pochodzi z okresu sprzed uchwalenia ustawy – Prawo przewozowe, argumentację tam zawartą można odnieść także do obowiązującego aktualnie stanu prawnego. Patrz też M. Sośniak, *Deliktowe i kontraktowe roszczenia w prawie przewozowym*, w: *Prace Prawnicze nr III z zakresu prawa przewozowego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice 1972, s. 79 i n. Autor zawarł w tym opracowaniu cenne uwagi prawno-porównawcze, odnoszące się nie tylko do konwencji międzynarodowych, ale także innych wewnętrznych systemów prawnych. Za ujednoczeniem podstaw odpowiedzialności w transporcie morskim wypowiedział się J. Łopuski, *Stosunek odpowiedzialności kontraktowej do deliktowej w prawie regulującym stosunki związane z żeglugą morską*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” 1967, nr 4, s. 77 i n.

⁹ Ten z kolei argument podnosi M. Stec, *Umowa przewozu w transporcie towarowym*, Zakamycze 2005, s. 248. Przyjmuje go też T. Szanciło, *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika przy przewozie drogowym przesyłek towarowych*, Warszawa 2013, s. 160.

odpowiedzialności¹⁰. Niektórzy autorzy dopuszczają ten zbieg w ograniczonym zakresie¹¹. Zwykle jednak zajęciu tak czy inaczej sformułowanego stanowiska nie towarzyszy rozbudowana argumentacja.

Rozstrzygając ww. problem nie można zapominać, że zbieg podstaw odpowiedzialności stanowi na gruncie naszego prawa regułę. Sytuacje wątpliwe muszą być zatem tłumaczone na jej korzyść. Tak jest i w tym przypadku. Uważam, że sam fakt unormowania odpowiedzialności kontraktowej przewoźnika w sposób szczególny, w stosunku do ogólnych zasad odpowiedzialności kontraktowej, nawet jeśli jest to regulacja o charakterze bezwzględnie obowiązującym, nie świadczy o woli ustawodawcy wyłączenia możliwości dochodzenia roszczeń na podstawie przepisów o czynach niedozwolonych. Trudno zakładać przeoczenie ustawodawcy w kolejnych aktach prawnych z zakresu umowy przewozu, zwłaszcza w sytuacji, gdy problem dyskutowany jest od lat. Podstawa deliktowa była też stosowana przy ocenie odpowiedzialności przewoźnika w orzecznictwie¹². Wyjątki od reguły powinny być sformułowane w sposób jednoznaczny. Ze szczególnej regulacji odpowiedzialności kontraktowej, nie wynika logiczny wniosek, dotyczący niedopuszczalności zbiegu podstaw odpowiedzialności. W tej sytuacji także argument wskazujący na niespełnienie przesłanki braku regulacji, o której w art. 90 ustawy – Prawo przewozowe, pozwalającej na zastosowanie kodeksu cywilnego, jest nie do przyjęcia. Posługujący się nim autorzy nie zauważają, że ustawa ta w ogóle nie reguluje odpowiedzialności deliktowej.

Niezależnie od przyjęcia takiego lub innego stanowiska co do zbiegu podstaw odpowiedzialności, tj. co do możliwości skorzystania z reżimu deliktowego przez osobę uprawnioną w rozumieniu przepisów przewozowych, nie powinno budzić wątpliwości, że sam fakt szczególnego unormowania odpowiedzialności kontraktowej przewoźnika nie stanowi przeszkody do stosowania przepisów o czynach niedozwolonych, jako podstawy roszczeń osoby trzeciej (np. właściciela rzeczy)

¹⁰ Tak W. Górski, *Umowa przewozu*, Warszawa 1983, s. 219.

¹¹ M. Sośniak, *Prawo przewozu...*, s. 234, dopuszcza zbieg podstaw odpowiedzialności w przypadku szkody spowodowanej z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa. Por. także W. Braś, Z. Mika, Z. Dominiczak, J. Dudek, *Wstępne zbadanie celowości oraz możliwości ujednolicenia niektórych przepisów prawa przewozowego krajowego różnych gałęzi transportu w zakresie przewozu towarów*, Warszawa 1970, s. 146–147; W. Górski, A. Żabski, *Prawo przewozowe, Komentarz*, Warszawa 1990, s. 218.

¹² Por. orzeczenie Głównej Komisji Arbitrażowej z 3.04.1967 r., BO-2565/67, Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych 1968, poz. 3, wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z 31.05.1996 r., I ACr 138/96, Orzecznictwo Sądów Polskich 1997, poz. 209 z glosą W. Górskiego i K. Wesołowskiego.

wobec przewoźnika. Trudno znaleźć przekonujące argumenty za zajęciem stanowiska odmiennego. W szczególności nie do zaakceptowania jest argument, że sytuacja przewoźnika, zawierającego umowę i przyjmującego rzeczy od nadawcy, niebędącego właścicielem (np. od spedytora, działającego we własnym imieniu), nie może być gorsza od sytuacji przewoźnika, który przyjmuje do przewozu rzeczy będące przedmiotem własności nadawcy¹³. Własność rzeczy nie jest jedynym tytułem umożliwiającym dochodzenie roszczeń *ex delicto* z powodu ich utraty, zniszczenia lub uszkodzenia. Ponadto własność przewożonych rzeczy niejednokrotnie przechodzi na inny podmiot w trakcie procesu transportowego. Podobnie nie do zaakceptowania jest argument, że właściciel zwykle ma świadomość faktu nadawania rzeczy do przewozu, a co za tym idzie, akceptuje warunki tego przewozu i rozkład ryzyk, wynikający z przepisów przewozowych¹⁴. Pogląd taki odwołuje się do przesłanek o czysto subiektywnym charakterze, leżących po stronie osoby dochodzącej roszczeń, niemożliwych do weryfikacji przez przewoźnika.

Przy ocenie kwestii możliwości zbiegu podstaw odpowiedzialności przewoźnika nie można abstrahować od treści przepisów, które potencjalnie mogą stanowić podstawę roszczeń konstruowanych według reżimu deliktowego. Z tych ostatnich bowiem również mogą wynikać dyrektywy, dotyczące wzajemnej relacji pomiędzy podstawami odpowiedzialności. Chodzi o postanowienia art. 435 i 436 k.c., które dotyczą odpowiedzialności prowadzącego przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody, za szkody związane z ruchem tego przedsiębiorstwa, i odpowiedzialności posiadacza pojazdu mechanicznego, za szkody wynikające z ruchu tego pojazdu. Szkody w przedmiocie przewozu powstają najczęściej właśnie wskutek okoliczności mieszczących się w zakresie tych przepisów. Tymczasem odnoszą się one do odpowiedzialności za szkody wyrządzone „komukolwiek”, które to określenie odczytywane jest w literaturze jako wskazujące, że mają one zastosowanie także w przypadku roszczeń drugiej strony stosunku umownego¹⁵.

Co więcej, niekiedy podkreśla się, że przepisy dotyczące odpowiedzialności osób prowadzących przedsiębiorstwa wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody

¹³ Argument ten przytacza za literaturą niemiecką M. Sośniak, *Prawo przewozu...*, s. 222.

¹⁴ Także i ten argument występuje w literaturze niemieckiej i przytacza go M. Sośniak, *Prawo przewozu...*, s. 223.

¹⁵ Tak W. Czachórski, w: *System Prawa Cywilnego...*, s. 609; G. Bieniek, w: *Komentarz do Kodeksu Cywilnego...*, s. 446–447; Z. Radwański, A. Olejniczak, *Zobowiązania – część ogólna*, Warszawa 2006, s. 239–240; M. Safian, w: *Kodeks cywilny...*, s. 1372; A. Śmieja, *System prawa prywatnego...*, s. 553.

i posiadaczy pojazdów mechanicznych wprowadzają zasadę priorytetu reżimu deliktowego¹⁶. Pogląd ten wydaje się jednak zbyt daleko idący¹⁷. Jego przyjęcie prowadziłoby do marginalizacji przepisów o odpowiedzialności przewoźnika. Miałyby one zastosowanie tylko w tych nielicznych przypadkach, w których szkoda, za którą przewoźnik ponosi odpowiedzialność, pozostaje bez związku z ruchem jego przedsiębiorstwa lub pojedynczego pojazdu.

Bardziej prawidłowe wydaje się przyjęcie, że przepisy te mogą stanowić alternatywną (konkurencyjną) podstawę odpowiedzialności odszkodowawczej w stosunku do przepisów o odpowiedzialności kontraktowej. Oznaczałoby to, że w przypadku, gdy szkoda w przedmiocie przewozu pozostaje w związku z ruchem przedsiębiorstwa przewozowego, spełniającego warunki określone w postanowieniu art. 435 k.c., lub z ruchem pojazdu mechanicznego (art. 436 k.c.), osoba poszkodowana, będąca jednocześnie osobą legitymowaną w rozumieniu przepisów regulujących umowę przewozu, przy dochodzeniu roszczeń ma prawo wyboru, pomiędzy przepisami art. 435 lub 436 k.c. a przepisami o odpowiedzialności kontraktowej przewoźnika.

2. Kwestia pozaumownej odpowiedzialności przewoźnika samochodowego w transporcie międzynarodowym

W przeciwieństwie do prawa krajowego, konwencje międzynarodowe zawierają postanowienia dotyczące ewentualnego wyboru deliktowej podstawy dochodzenia roszczeń. W odniesieniu do międzynarodowych przewozów drogowych kwestię reguluje postanowienie art. 28 CMR¹⁸, które stanowi, co następuje: „Jeżeli według prawa, które ma zastosowanie, zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie dostawy, powstałe w trakcie przewozu podlegającego niniejszej Konwencji, uprawnia do wystąpienia z reklamacją pozaumowną, przewoźnik może skorzystać z postanowień niniejszej Konwencji, które wyłączają jego odpowiedzialność lub które określają albo ograniczają należne odszkodowanie. Je-

¹⁶ Tak Z. Masłowski, w: *Kodeks cywilny, Komentarz*, t. 2, Warszawa 1972, s. 1092; G. Bieniek, *Komentarz do Kodeksu Cywilnego...*, s. 446–447; M. Safian, w: *Kodeks cywilny...*, s. 1372, por. jednak złagodzone stanowisko tego autora zawarte na stronie 1014.

¹⁷ Patrz W. Dubis, w: *Kodeks cywilny, Komentarz*, red. E. Gniewek, Warszawa 2006, s. 748; E. Łętowska, *Zbieg norm...*, s. 90–91; A. Śmieja, *System prawa prywatnego...*, s. 553.

¹⁸ Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i Protokół podpisania sporządzone w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (Dz.U. z 1962 r., nr 49, poz. 238 z późn. zm.)

zeli chodzi o odpowiedzialność pozaumowną jednej z osób, za które odpowiada przewoźnik w myśl artykułu 3, z tytułu zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia, osoba ta może skorzystać z postanowień niniejszej Konwencji, które wyłączają odpowiedzialność przewoźnika lub które określają albo ograniczają należne odszkodowanie”.

W świetle powyższej regulacji należy przyjąć, że CMR nie przesądza możliwości stosowania do odpowiedzialności przewoźnika, z tytułów wymienionych w cytowanym postanowieniu, przepisów dotyczących pozaumownych podstaw odpowiedzialności, pozostawiając rozstrzygnięcie tego problemu prawu wewnętrznemu¹⁹. Został jednak postawiony warunek możliwości powoływania się przez przewoźnika i osoby, za które ponosi odpowiedzialność, na te przepisy konwencji, które wyłączają odpowiedzialność lub które określają albo ograniczają należne odszkodowanie. W sposób znaczący osłabia to ewentualne korzyści wynikające z zastosowania przepisów dotyczących odpowiedzialności „pozaumownej”. I tak, o ile kwestie osoby legitymowanej do wystąpienia z roszczeniami odszkodowawczymi, terminu przedawnienia roszczeń, jurysdykcji, właściwości sądu mogłyby być oceniane według przepisów o czynach niedozwolonych, problemy zakresu odpowiedzialności, jej przesłanek i granic, przyczyn zwalniających, rozkładu ciężaru dowodu i wysokości odszkodowania musiałyby być rozstrzygane na podstawie przepisów CMR.

Patrząc na zagadnienie z perspektywy prawa polskiego, należy pamiętać, że wybór jednej z podstaw (reżimów) odpowiedzialności oznacza konieczność całościowego stosowania przepisów danego reżimu; tzn. brakuje możliwości jednoczesnego stosowania przepisów należących do różnych podstaw odpowiedzialności (tzw. mieszania podstaw odpowiedzialności). Jest to szczególnie aktualne na gruncie prawa przewozowego. Równoległe stosowanie przepisów należących do dwóch różnych korpusów, dotyczących odpowiedzialności przewoźnika prowadziłyby do dekompozycji systemu, rozerwania spójnych, wypracowanych przez dziesiątki a właściwie setki lat rozwiązań, ważących interesy obu stron. Stosowanie przepisów o czynach niedozwolonych, z zastrzeżeniem konieczności stosowania regulacji zawartych w CMR, dotyczących odpowiedzialności przewoźnika, prowadziłyby zatem do naruszenia podstawowego założenia porządku prawnego, wyrażającego się w istnieniu odrębnie unormowanych reżimów

¹⁹ Tak na gruncie art. 28 CMR wypowiedzieli się D.J. Hill, A.D. Messent, *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, London–New York–Hamburg–Hong Kong 1995, s. 205; T. Szanciło, *Odpowiedzialność...*, s. 162.

odpowiedzialności i niedopuszczalności mieszania poszczególnych rozwiązań właściwych tym reżimom. Stąd też, wynikający z Konwencji wymóg zachowania wyłączeń i ograniczeń odpowiedzialności, na gruncie prawa polskiego w istocie uniemożliwia zastosowanie krajowych przepisów o czynach niedozwolonych w odniesieniu do odpowiedzialności przewoźnika za stan towaru i opóźnienie w przewozie²⁰.

Wyjątek stanowi sytuacja, w której przewoźnikowi można przypisać winę kwalifikowaną, o której mowa w art. 29 CMR. Przepis ten przewiduje, że w przypadku wyrządzenia szkody wskutek tzw. złego zamiaru bądź też niedbalstwa, które według prawa sądu zrównane jest z takim zamiarem²¹ nie mają zastosowania postanowienia rozdziału IV Konwencji, które wyłączają lub ograniczają jego odpowiedzialność albo które przenoszą na drugą stronę ciężar dowodu. Przewoźnik mógłby wówczas być pociągnięty do odpowiedzialności w całości opartej na przepisach krajowych o czynach niedozwolonych.

Wydaje się przy tym, że nawet w tych sytuacjach, w których postanowienia nie zawsze zamykają drogę do dochodzenia roszczeń przez osoby niebędące kontrahentem przewoźnika (np. z art. 29 konwencji montrealskiej wynika, że zastrzeżenie konieczności stosowania warunków i granic odpowiedzialności z niej wynikających nie przesądza określenia osób mających prawo do wniesienia powództwa ani uprawnień każdej z nich). Kwestia jest jednak przedmiotem żywej dyskusji w nauce europejskiej²².

3. Konsekwencje przyjęcia deliktowej podstawy dochodzenia roszczeń

Obranie za podstawę dochodzenia roszczeń z tytułu szkód w przewożonych towarach przepisów o czynach niedozwolonych nie musi oznaczać ułatwienia sytuacji poszkodowanego. Niewątpliwie reżim ten jest korzystniejszy dla osoby poszkodowanej z punktu widzenia wysokości odszkodowania (które powinno być

²⁰ Tak rozumiane jest analogicznie sformułowane postanowienie art. 24 konwencji warszawskiej, obowiązującej w transporcie lotniczym przez M. Steca, *Umowa przewozu...*, s. 248.

²¹ Przyjmuje się, że w prawie polskim takim niedbalstwem jest rażące niedbalstwo. Bliżej patrz K. Wesolowski, *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*, Warszawa 2013, s. 589–591.

²² Poglądy na temat skutków zastrzeżenia konieczności stosowania przepisów konwencji w przypadku dochodzenia roszczeń przez osoby trzecie na podstawie przepisów o czynach niedozwolonych zebrał K.H. Thume, *Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr*, wyd. 3, 2013, FachmedienRecht Und Wirtschaft, s. 736–737.

ustalone zgodnie z zasadą pełnego odszkodowania – art. 361 k.c., tj. bez ograniczeń wynikających z przepisów prawa przewozowego). Korzystny byłby też termin przedawnienia (art. 443).

Dyskusyjny jest już zakres odpowiedzialności w sensie przyczyn, za które przewoźnik odpowiada. Odpowiedzialność za szkody wynikające z ruchu przedsiębiorstwa jest wprawdzie odpowiedzialnością obiektywną, niezależną od winy, ale taki sam charakter ma odpowiedzialność przewoźnika, unormowana art. 65 i nast. Ustawy – Prawo przewozowe²³. Zbliżona do obiektywnej jest także odpowiedzialność międzynarodowego przewoźnika drogowego, unormowana art. 17 i nast. CMR²⁴. Przyczyny zwalniające od odpowiedzialności są do pewnego stopnia porównywalne, a już na pewno nie można stwierdzić, że obowiązujące w reżimie kontraktowym są jednoznacznie korzystniejsze dla przewoźnika. Świadczy o tym choćby okoliczność, że przewoźnik, odpowiadający według tego reżimu, nie może powoływać się na wyłączną winę osoby trzeciej, co możliwe jest w przypadku dochodzenia roszczeń na podstawie art. 435 k.c. i art. 436 k.c.²⁵.

Najistotniejsze jest jednak to, że w przypadku dochodzenia roszczeń na podstawach deliktowych, osoba poszkodowana musi udowodnić konkretne zdarzenie mieszczące się w zakresie pojęcia ruch przedsiębiorstwa (zakładu) czy pojazdu mechanicznego oraz adekwatny związek przyczynowy pomiędzy tym zdarzeniem a szkodą. W przypadku dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z tytułu szkód w substancji przesyłki, dowód taki jest, co do zasady, zbędny. Wystarczy bowiem wykazanie, że szkoda powstała w czasie przewozu, co nie stanowi większego problemu w przypadku szkody jawnej, stwierdzonej najpóźniej w momencie odbioru przesyłki od przewoźnika.

Niezależnie od tego, należy pamiętać, że w przypadku wyboru reżimu deliktowego, przewoźnik, powołując się na postanowienie art. 429 k.c., może uwolnić się od odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez osoby trzecie, którym powierzył wykonanie zobowiązania (np. podwykonawców). Wystarczyłby dowód braku winy w wyborze lub powierzenia czynności osobie, która w zakresie swojej działalności zawodowej trudni się wykonywaniem takich czynności²⁶.

²³ Patrz K. Wesołowski, *Odpowiedzialność przewoźnika za szkody w substancji przesyłki w świetle ustawy – Prawo przewozowe*, wyd. 2, Zielona Góra 1995, s. 34 i n.

²⁴ Odnośnie do charakteru i zakresu odpowiedzialności międzynarodowego przewoźnika drogowego patrz K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu...*, s. 371 i n.

²⁵ Por. uwagi M. Sośniaka, *Deliktowe i kontraktowe...*, s. 88.

²⁶ Tamże, s. 89 – M. Sośniak zwraca także uwagę na dalsze różnice: solidarną odpowiedzialność kilku osób za wyrządzoną szkodę na podstawie art. 441 k.c. w reżimie deliktowym,

Wnioski

Reasumując, należy przychylić do poglądu, dopuszczającego w krajowym transporcie samochodowym, konkurencyjną wobec kontraktowej, deliktową podstawę odpowiedzialności przewoźnika, także co do szkód, które w sposób kompletny unormowane zostały w przepisach ustawy – Prawo przewozowe, należących do reżimu *ex contractu*. Okoliczności, że regulacja ta ma charakter szczególny, odbiegający od ogólnych zasad odpowiedzialności z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, nie można traktować jako wyjątku od zasady możliwego zbiegu. Możliwość taka znajduje potwierdzenie w treści przepisów art. 435 i 436 k.c., dotyczących odpowiedzialności osób prowadzących przedsiębiorstwa wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody i posiadaczy pojazdów mechanicznych, które to przepisy są najczęściej powoływane, jako podstawa dochodzenia roszczeń wobec przewoźnika, według reżimu *ex delicto*. Tu bowiem ustawodawca w sposób jednoznaczny zastrzegł, że przepisy te dotyczą odpowiedzialności wobec „kogokolwiek”, a zatem także wobec drugiej strony uprzednio powstałego stosunku umownego.

Problem konkurencyjności podstaw odpowiedzialności należy ocenić inaczej w przypadku odpowiedzialności przewoźnika międzynarodowego. Choć przepis art. 28 CMR nie wyraża w sposób wyraźny zakazu dochodzenia roszczeń *ex delicto*, to jednak kłóciłoby się to z przyjętą w prawie polskim zasadą, że zbieg podstaw nie może prowadzić do mieszania rozwiązań wynikających z różnych podstaw. Konwencja wymaga bowiem, aby także i w sytuacji odpowiedzialności „pozaumownej” stosowane były jej postanowienia, które wyłączają lub ograniczają odpowiedzialność (w tym co do wysokości odszkodowania). Przepisy o czynach niedozwolonych stanowić mogą jednak konkurencyjną podstawę dochodzenia roszczeń w przypadku udowodnienia przewoźnikowi, że do szkody doszło wskutek jego winy kwalifikowanej (złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa), gdyż wówczas nie stosuje się wyłączeń i ograniczeń odpowiedzialności, przewidzianych przepisami rozdziału IV konwencji (art. 29 CMR).

Dochodzenie roszczeń na podstawie przepisów reżimu deliktowego otwiera możliwość uzyskania pełnego odszkodowania, ale jednocześnie wymaga od poszkodowanego udowodnienia konkretnej przyczyny szkody nawet, jeśli podstawą żądania są przepisy art. 435 i 436 k.c. Oparcie roszczenia na przepisach reżimu

odmienną właściwość sądu oraz zastosowanie odmiennych łączników w przypadku konieczności stosowania przepisów kolizyjnych.

deliktowego wymaga także udowodnienia, że utrata, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powoduje szkodę w majątku osoby dochodzącej roszczeń. Reżim deliktowy umożliwia też przewoźnikowi uwolnienie się od odpowiedzialności za szkodę wyrządzone przez osoby, którym powierzył wykonanie czynności objętych jego świadczeniem. Ma bowiem wówczas zastosowanie przepis art. 429 k.c. przewidujący wyłączenie odpowiedzialności m.in. w przypadku powierzenia szkodę osobom zawodowo trudniącym się wykonywaniem czynności danego rodzaju.

Bibliografia

- Ambrożuk D., Dąbrowski D., Wesołowski K., *Prawo przewozowe – komentarz*, Warszawa 2014.
- Bieniek G., w: *Komentarz do Kodeksu Cywilnego, Księga trzecia*, t. I, Warszawa 2002.
- Braś W., Mika Z., Dominiczak Z., Dudek J., *Wstępne zbadanie celowości oraz możliwości ujednolicenia niektórych przepisów prawa przewozowego krajowego różnych gałęzi transportu w zakresie przewozu towarów*, Warszawa 1970.
- Czachórski W., w: *System Prawa Cywilnego, Prawo zobowiązań – część ogólna*, red. Z. Radwański, Ossolineum 1981.
- Dubis W., w: *Kodeks cywilny, Komentarz*, red. E. Gniewek, Warszawa 2006.
- Górski W., *Umowa przewozu*, Warszawa 1983.
- Górski W., Wesołowski K., Glosa do wyroku Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z 31.05.1996 r., I ACr 138/96, *Orzecznictwo Sądów Polskich* 1997, poz. 209.
- Górski W., Żabski A., *Prawo przewozowe, Komentarz*, Warszawa 1990.
- Hill D.J., Messent A.D., *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, London–New York–Hamburg–Hong Kong 1995.
- Łętowska E., *Zbieg norm w prawie cywilnym*, Warszawa 2002.
- Łopuski J., *Stosunek odpowiedzialności kontraktowej do deliktowej w prawie regulującym stosunki związane z żeglugą morską*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” 1967, nr 4.
- Masłowski Z., w: *Kodeks cywilny, Komentarz*, t. 2, Warszawa 1972.
- Radwański Z., Olejniczak A., *Zobowiązania – część ogólna*, Warszawa 2006.
- Safian M., w: *Kodeks cywilny, Komentarz*, t. I, Warszawa 2008.

- Sośniak M., *Deliktowe i kontraktowe roszczenia w prawie przewozowym*, Prace Prawnicze nr III z zakresu prawa przewozowego, Wyd. Uniwersytetu Śląskiego, Katowice 1972.
- Sośniak M., *Prawo przewozu lądowego*, Warszawa 1974.
- Stec M., *Umowa przewozu w transporcie towarowym*, Zakamycze 2005.
- Szanciło T., *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika przy przewozie drogowym przesyłek towarowych*, Warszawa 2013.
- Śmieja A., *System prawa prywatnego, Prawo zobowiązań – część ogólna*, t. 6, red. A. Olejniczak, Warszawa 2009.
- Thume K.H., *Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im international en Straßengüterverkehr*, wyd. 3, 2013, Fachmedien Recht Und Wirtschaft.
- Wesółowski K., *Odpowiedzialność przewoźnika za szkody w substancji przesyłki w świetle ustawy – Prawo przewozowe*, wyd. 2, Zielona Góra 1995.
- Wesółowski K., *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*, Warszawa 2013.

COMPETITIVE BASIS FOR LIABILITY OF ROAD CARRIER

Summary

The author considers two competitive basis for liability of road carrier – in contract and tort. In his opinion, according the Polish national law it is possible to claim against the carrier under the provisions of law of torts. The fact that liability of the carrier is regulated by specific provisions in transport law does not preclude liability in tort. Otherwise it looks in place for international operations, where Art. 28 CMR reserves need to use the exclusions and limitations of liability of the carrier even if the claim is non-contractual in nature. In practice, this prevents the application of the provisions of torts. Exceptionally, when the damage is caused by willful misconduct or gross negligence, exclusions and limitations of liability under the CMR do not apply. Then it is possible to base a claim under the provisions of law of torts.

Keywords: the carrier's liability, tort, competitiveness of claims (basis of liability)

Translated by Krzysztof Wesółowski