Szczecin, dnia 1 lipca 2024 r.

Małgorzata Szymszon

UŁATWIENIA DOWODOWE DOTYCZĄCE ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKA PRZY PRZEWOZIE RZECZY W POLSKIM I MIĘDZYNARODOWYM PRAWIE PRZEWOZOWYM

praca doktorska napisana pod kierunkiem

promotora dr hab. Krzysztofa Wesołowskiego, prof. US

promotora pomocniczego dr Doroty Ambrożuk–Wesołowskiej

Szkoła Doktorska Uniwersytetu Szczecińskiego

Instytut Nauk Prawnych

Spis treści

WYKAZ SKRÓTÓW 4

WSTĘP 9

ROZDZIAŁ 1. UŁATWIENIA DOWODOWE, RODZAJE, ISTOTA 20

1.1. Uwagi wprowadzające 20
1.2. Domniemanie w ogólności 25
1.2.1. Domniemanie prawne (preasumptio iuris) 28
1.2.1.1. Domniemanie prawne formalne 31
1.2.1.2. Domniemanie prawne materialne 33
1.2.1.3. Domniemanie obalalne/zwykłe/wzruszalne (preasumptio iuris tantum) 35
1.2.1.4. Domniemanie nieobalalne/niewzruszalne (preasumptio iuris ac de iure) 38
1.2.1.5. Domniemanie wiarygodności – względnie niewzruszalne 38
1.2.1.6. Domniemanie prawa lub stosunku prawnego 40
1.2.1.7. Domniemanie faktu 42
1.2.2. Konstrukcja „chyba że" – tzw. wątpliwe domniemanie prawne 42
1.2.3. Domniemanie faktyczne (praesumptio facti) 46
1.3. Uprawdopodobnienie 50
1.4. Fikcja prawna 52
1.5. Dowód prima facie 53
1.6. Wnioski końcowe 56

ROZDZIAŁ 2. UŁATWIENIA DOWODOWE ZWIĄZANE ZE STANEM PRZESYŁKI PRZYJMOWANEJ DO PRZEWOZU 58

2.1. Uwagi wprowadzające 58
2.2. Rodzaje ułatwień dowodowych związanych ze stanem przesyłki przyjmowanej do przewozu 61
2.3. Warunki stosowania ułatwień dowodowych 79
2.4. Zakres poszczególnych ułatwień dowodowych 87
2.5. Przerzucenie ciężaru dowodu, obalenie ułatwień dowodowych 102
2.6. Wnioski końcowe 109

ROZDZIAŁ 3. UŁATWIENIA DOWODOWE ZWIĄZANE ZE STANEM PRZESYŁKI WYDAWANEJ ODBIORCY, WYGAŚNIĘCIE ROSZCZEŃ A OGRANICZENIA DOWODOWE 112

3.1. Uwagi wprowadzające 112
3.2. Rodzaje ułatwień dowodowych związanych ze stanem przesyłki wydawanej odbiorcy; domniemanie a wygaśnięcie roszczeń wynikających z umowy przewozu 114
3.3. Warunki stosowania ułatwień dowodowych 123
3.4. Zakres poszczególnych ułatwień dowodowych 137
3.5. Przerzucenie ciężaru dowodu, obalenie ułatwień dowodowych 143
3.6. Wnioski końcowe 149

ROZDZIAŁ 4. UŁATWIENIA DOWODOWE DOTYCZĄCE ZWIĄZKU PRZYCZYNOWEGO POMIĘDZY OKOLICZNOŚCIAMI WYŁĄCZAJĄCYMI ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA A SZKODĄ 153

4.1. Uwagi wprowadzające 153
4.2. Istota ułatwień dowodowych dot. istnienia związku przyczynowego pomiędzy okolicznościami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika a szkodą 160
4.3. Warunki stosowania ułatwień dowodowych dot. istnienia związku przyczynowego pomiędzy okolicznościami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika a szkodą 164

4.4. Przerzucenie ciężaru dowodu, obalenie ułatwień dowodowych dot. istnienia związku przyczynowego pomiędzy okolicznościami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika a szkodą 182
4.5. Wnioski końcowe 185

ROZDZIAŁ 5. ŁATWIENIA DOWODOWE DOTYCZĄCE NIEPOWSTANIA SZKODY W CZASIE PRZEWOZU I REGULACJE ODNOSZĄCE SIĘ DO UBYTKÓW NATURALNYCH W PRZEWOZIE 188

5.1. Uwagi wprowadzające 188
5.2. Istota ułatwień dowodowych dot. niepowstania szkody w czasie przewozu (art. 66 pr. przew.) 189
5.3. Ułatwienie dowodowe dotyczące przesyłek, których masy i liczby sztuk przewoźnik nie sprawdził przy nadaniu (art. 66 ust. 1 pr. przew.) 194
5.3.1. Warunki stosowania ułatwienia 196
5.3.2. Zakres ułatwienia 202
5.3.3. Przerzucenie ciężaru dowodu, obalenie ułatwienia 202
5.4. Domniemania niepowstania szkody w czasie przewozu dotyczące przesyłek przewożonych w pojemnikach transportowych (art. 66 ust. 2 pr. przew., art. 12 ust. 3 CMNI) 204
5.4.1. Warunki stosowania domniemań 205
5.4.2. Zakres domniemań 209
5.4.3. Przerzucenie ciężaru dowodu, obalenie domniemań 213
5.5. Regulacje odnoszące się do ubytków naturalnych w przewozie (art. 788 k.c., art. 67 ust. 1 pr. przew., art. 31 § 1 CIM, art. 19 ust. 4 CMNI) 214
5.5.1. Rodzaje ułatwień dowodowych 216
5.5.2. Warunki stosowania przepisów 219
5.5.3. Przerzucenie ciężaru dowodu, obalenie ułatwień dowodowych 221
5.6. Wnioski końcowe 223

ROZDZIAŁ 6. DOMNIEMANIE WARTOŚCI PRZESYŁKI I SZCZEGÓLNEGO INTERESU W DOSTAWIE 226

6.1. Ogólne uwagi o ustalaniu wysokości odszkodowania w prawie przewozowym 226
6.2. Domniemanie wartości przesyłki 237
6.2.1. Warunki stosowania domniemania 240
6.2.2. Zakres domniemania 243
6.2.3. Przerzucenie ciężaru dowodu, obalenie domniemania 244
6.3. Domniemanie szczególnego interesu w dostawie 248
6.3.1. Warunki stosowania domniemania 250
6.3.2. Zakres domniemania 253
6.3.3. Przerzucenie ciężaru dowodu, obalenie domniemania 256
6.4. Wnioski końcowe 256

ROZDZIAŁ 7. POZOSTAŁE UŁATWIENIA DOWODOWE 260

7.1. Uwagi wprowadzające 260
7.2. Ułatwienie dowodowe w przedmiocie zaginięcia przesyłki (art. 52 pr. przew., art. 20 ust. 1 CMR, art. 29 § 1 CIM) 262
7.2.1. Warunki stosowania ułatwienia dowodowego 266
7.2.2. Zakres ułatwienia dowodowego 267
7.2.3. Przerzucenie ciężaru dowodu, obalenie ułatwienia dowodowego 269
7.3. Domniemanie istnienia upoważnienia do wykonywania wszelkich czynność związanych z zawarciem umowy przewozu (art. 47 ust. 2 pr. przew.) 271
7.3.1. Warunki stosowania domniemania 273
7.3.2. Zakres domniemania 274
7.3.3. Przerzucenie ciężaru dowodu, obalenie domniemania 275
7.4. Domniemanie, że szkoda powstała podczas przewozu lotniczego 275

7.5. Wnioski końcowe 277

PODSUMOWANIE I WNIOSKI *DE LEGE FERENDA* 279

Bibliografia 289
Orzecznictwo 308
Wykaz aktów prawnych 319
Summary 323

Wykaz skrótów

	Akty prawne
CIM	Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami, stanowiące Załącznik B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz.U. z 1985 r. nr 34 poz. 158), zmienionej Protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. (Dz.U. z 2007 r. nr 100 poz. 674 ze zm.)
CMNI	Budapeszteńska konwencja w sprawie umowy przewozu ładunków w żegludze śródlądowej sporządzona w Budapeszcie dnia 22 czerwca 2001 r. (Dz.Urz.UE z 2015 r. nr 276 s. 3)
CMR	Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów i Protokół podpisania sporządzone w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (Dz.U. z 1962 r. nr 49 poz. 238 ze zm.), wraz z Protokołem do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), sporządzonym w Genewie dnia 5 lipca 1978 r. (Dz.U. z 2011 r. nr 72 poz. 382) oraz Protokołem dodatkowym do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) dotyczącym elektronicznego listu przewozowego, sporządzonym w Genewie dnia 20 lutego 2008 r. (Dz.U. z 2019 r. poz. 1487)
k.c.	Kodeks cywilny (Dz.U. z 2023 r. poz. 1610 ze zm.)
k.m.	Kodeks morski (Dz.U. z 2023 r. poz. 1309)

k.p.	Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy (Dz.U. z 2023 r. poz. 1465)
k.p.a.	Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2024 r. poz. 572)
k.p.c.	Ustawa z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (Dz.U. z 2023 r. poz. 1550 ze zm.)
k.p.k.	Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks postępowania karnego (Dz.U. z 2024 r. poz. 37 ze zm.)
k.r.o.	Ustawa z dnia 25 lutego 1964 r. Kodeks rodzinny i opiekuńczy (Dz.U. z 2023 r. poz. 2809 ze zm.)
k.s.h.	Ustawa z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (Dz.U. z 2024 r. poz. 18 ze zm.)
konwencja o konosamentach	Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r. (Dz.U. z 1937 r. nr 33 poz. 258 ze zm.), zmieniona Protokołem sporządzonym w Brukseli dnia 23 lutego 1968 r. oraz protokołem podpisanym w Brukseli dnia 21 grudnia 1979 r. (Dz.U. z 1980 r. nr 14 poz. 48)
konwencja warszawska	Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (Dz.U. z 1933 r. nr 8 poz. 49 ze zm.), znowelizowana tzw. Protokołem Haskim sporządzonym w Hadze dnia 28 września 1955 r. (Dz.U. z 1963 r. nr 33 poz. 189) oraz uzupełniona Konwencją o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez inną osobę niż przewoźnik umowny sporządzoną w Guadalajara dnia 18 września 1961 r. (Dz.U. z 1965 r. nr 25 poz. 167)

konwencja montrealska	Konwencja o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego sporządzona w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Dz.U. z 2007 r. nr 37 poz. 235 ze zm.)
konwencja wiedeńska	Konwencja wiedeńska o prawie traktatów z 23 maja 1969 r. (Dz.U. z 1990 r. nr 74 poz. 439)
pr. przew.	ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz.U. z 2020 r. poz. 8 ze zm.)

Czasopisma

BTL	Bulletin des Transport et de la Logistique
ETL	European Transport Law
NJ	Nederlandse Jurisprudentie
OSA	Orzecznictwo Sądów Apelacyjnych
OSN	Orzecznictwo Sądu Najwyższego
OSNC	Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izba Cywilna
OSNP	Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izba Pracy, Ubezpieczeń Społecznych i Spraw Publicznych
OSP	Orzecznictwo Sądów Polskich
OSPiKA	Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych
OTK–A	Orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego – Seria A
PiP	Państwo i Prawo
PS	Przegląd Sądowy
PTiL	Problemy Transportu i Logistyki
PUG	Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego
RPEiS	Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny
ULR	Uniform Law Review
ZOTSiSPI	Zbiór Orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości i Sądu Pierwszej Instancji

	Inne
Dz.U.	Dziennik Ustaw
Dz.Urz.	Dziennik Urzędowy
GKA	Główna Komisja Arbitrażowa
IDIT	Institut du Droit International des Transports
Legalis	System Informacji Prawnej Legalis – wydawnictwo elektroniczne
Lex	System Informacji Prawnej Lex – wydawnictwo elektroniczne
PWN	Polskie Wydawnictwo Naukowe
s.	strona
SIP	System Informacji Prawnej
UE	Unia Europejska
ze zm.	ze zmianami

Oświadczenie

Oświadczam, że rozprawa doktorska pt.:
„Ułatwienia dowodowe dotyczące odpowiedzialności przewoźnika przy przewozie rzeczy w polskim i międzynarodowym prawie przewozowym”

a) została napisana przeze mnie samodzielnie,
b) nie narusza praw autorskich w rozumieniu ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (Dz.U. z 2022 r. poz. 2509 ze zm.) oraz dóbr osobistych chronionych prawem, nie zawiera danych i informacji, które uzyskałam w sposób niedozwolony,
c) nie była podstawą nadania stopnia naukowego ani mnie, ani innej osobie.

Ponadto oświadczam, że treść rozprawy doktorskiej zawarta na przekazanym nośniku elektronicznym, jest identyczna z jej wersją drukowaną.

Szczecin dnia…… .....
podpis doktoranta

Oświadczenie

Wyrażam zgodę na udostępnienie mojej rozprawy doktorskiej pt.:
„Ułatwienia dowodowe dotyczące odpowiedzialności przewoźnika przy przewozie rzeczy w polskim i międzynarodowym prawie przewozowym”.

Szczecin dnia…… .....
podpis doktoranta

Wstęp

Wykonywanie przez przewoźnika świadczenia charakterystycznego dla umowy przewozu przesyłek odbywa się w dużej mierze bez udziału drugiej strony umowy. Nadawca nie uczestniczy zasadniczo w większości przypadków w przewozie przesyłki. Samo świadczenie wykonywane jest z reguły do rąk osoby trzeciej, tj. odbiorcy przesyłki, który nie tylko nie uczestniczy w samym przewozie, ale także przy zawieraniu umowy przewozu i wydawaniu przesyłki przewoźnikowi. Powoduje to, że w praktyce trudno jest o udowodnienie faktów istotnych dla oceny należytego wykonania umowy (np. stanu przesyłki przyjmowanej do przewozu i wydawanej po przewozie, okoliczności zaginięcia, przyczyn szkody, wartości przesyłki)[1]. Ustawodawca, celem ułatwienia sytuacji dowodowej jednej lub drugiej strony stosunku prawnego wynikającego z umowy przewozu odwołuje się w związku z tym często do ułatwień dowodowych, w tym w szczególności do domniemań prawnych. Ułatwienia te to konstrukcje prawne przerzucające ciężar dowodu lub łagodzące rygory dowodowe w odniesieniu do faktów mających istotne znaczenie dla odpowiedzialności przewoźnika z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu rzeczy.

Normy regulujące umowę przewozu wynikają z bezpośrednio stosowanych konwencji międzynarodowych albo prawa krajowego, w dużej mierze wzorowanego na analogicznych postanowieniach konwencyjnych, które regulują umowę przewozu w poszczególnych gałęziach transportu. Akty te są wyrazem kompromisu pomiędzy różnymi systemami i kulturami prawnymi. Terminologia w nich użyta nie zawsze jest taka sama, jak wypracowana w prawie wewnętrznym. Tymczasem ustawodawca polski przeniósł do prawa wewnętrznego rozwiązania w nich zawarte, często bez głębszej refleksji. Tytułem przykładu można wskazać domniemanie związku przyczynowego pomiędzy tzw. przyczynami szczególnymi (uprzywilejowanymi) zwalniającymi przewoźnika od

[1] K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*, Warszawa 2013, s. 627 i n.

odpowiedzialności a szkodą. „Domniemanie" to zastępuje wymóg udowodnienia związku przyczynowego pomiędzy tymi przyczynami a szkodą wymogiem uprawdopodobnienia tego związku przyczynowego (art. 65 ust. 4 pr. przew., art. 18 ust. 2 CMR, art. 25 § 2 CIM, art. 18 ust. 2 CMNI). Przedmiot dowodzenia (*thema probandi*) jest w tym przypadku ten sam, nie występuje tu jego zmiana, jak w przypadku innych domniemań prawnych. Nie jest to zatem domniemanie w znaczeniu, w jakim w nauce prawa zwykło się używać tego określenia[2].

Celem podjętych w niniejszej dysertacji badań jest identyfikacja ułatwień dowodowych występujących w przepisach krajowego i międzynarodowego prawa przewozowego (domniemania prawne, fikcje prawne, uprawdopodobnienia, dowody *prima facie*) oraz udzielenie odpowiedzi na pytanie o ich merytoryczne uzasadnienie, a także formalną poprawność przyjętych rozwiązań. To ostatnie zagadnienie wiąże się też z problemem zasadności użycia konstrukcji ułatwień dowodowych w sytuacjach, gdy problem rozwiązywany może być nie na płaszczyźnie dowodowej, a materialnoprawnej. Ułatwienia dowodowe wykorzystywane są przy regulacji najistotniejszych kwestii w prawie przewozowym (odpowiedzialności kontraktowej przewoźnika, ustalenia wysokości odszkodowania, dochodzenia roszczeń). Przepisy te wywołują wątpliwości zarówno pod względem formalnego wyboru ułatwień, jak i słuszności rozwiązań. Ustalenie właściwego charakteru poszczególnych ułatwień umożliwi ich prawidłowe stosowanie w praktyce, a *de lege ferenda* – odpowiednie do sytuacji w nich unormowanych zredagowanie przepisów. Dotyczy to w szczególności przepisów ułatwiających przeprowadzanie dowodów na okoliczność stanu przesyłki przyjmowanej do przewozu i wydawanej odbiorcy, które to dowody w praktyce wywołują szczególnie wiele wątpliwości.

Konstrukcją najczęściej spotykaną w przepisach prawa przewozowego są domniemania prawne. W nauce prawa charakter domniemań przypisuje się także przepisom prawa, w których nie używa się słów „domniemywa się", ale zwrotów o zbliżonym znaczeniu (np. „uważa się"). Charakter niektórych z nich jest

[2] K. Wesołowski, *Domniemania wynikające z tak zwanych szczególnych przyczyn zwalniających przewoźnika od odpowiedzialności za szkody w przesyłce*, Problemy Transportu i Logistyki (PTiL) 2018, s. 151.

przedmiotem sporu. Pomimo mnogości literatury i wypowiedzi doktryny należy uznać, że nie wszystkie ułatwienia dowodowe są jasno określone. Dotyczy to w szczególności dowodu *prima facie* oraz braku praktycznych konsekwencji rozróżnienia fikcji prawnej oraz domniemania niewzruszalnego, co ma znaczenie właśnie na gruncie prawa przewozowego. Jako przykład można wskazać ułatwienie dowodowe zaginięcia przesyłki, co do którego istnieje rozbieżności jakiego rodzaju ułatwienie dowodowe zawiera (art. 52 pr. przew., art. 20 ust. 1 CMR, art. 29 § 1 CIM).

Realizacja powyższych celów, pozwoli na właściwe zredagowanie przepisów, w których użyte zostaną właściwe do sytuacji w nich unormowanych konstrukcje prawne. Omówienie poszczególnych przepisów odwołujących się do domniemań prawnych i konstrukcji podobnych zakończone jest próbą sformułowania wniosków *de lege ferenda.*

Przedmiotem analizy są przepisy zawierające ułatwienia dowodowe, dotyczące odpowiedzialności przewoźnika przy przewozie rzeczy. Zawarte są one zarówno w przepisach prawa krajowego – tytułu XXV Umowa przewozu (art. 774–793) **Kodeksu cywilnego** (Dz.U. z 2023 r. poz. 1610 ze zm.) (dalej: k.c.), przepisach szczególnych regulujących umowę przewozu, tj. w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. **Prawo przewozowe** (Dz.U. z 2020 r. poz. 8 ze zm.) (dalej: pr. przew.), przepisach art. 103–171 **Kodeksu morskiego** (Dz.U. z 2023 r. poz. 1309) (dalej: k.m.) oraz konwencjach międzynarodowych dotyczących przewozów samochodowych, kolejowych, lotniczych, morskich i w żegludze śródlądowej. Analizie poddano przepisy następujących konwencji: Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów i Protokół podpisania sporządzone w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (Dz.U. z 1962 r. nr 49 poz. 238 ze zm.), która weszła w życie 2 lipca 1961 r. (**CMR**), wraz z Protokołem do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), sporządzonym w Genewie dnia 5 lipca 1978 r. (Dz.U. z 2011 r. nr 72 poz. 382) oraz Protokołem dodatkowym do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) dotyczącym elektronicznego listu przewozowego, sporządzonym w Genewie dnia 20 lutego 2008 r. (Dz.U. z 2019 r. poz. 1487), Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu

towarów kolejami (**CIM**), stanowiące Załącznik B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz.U. z 1985 r. nr 34 poz. 158), która weszła w życie w dniu 1 maja 1985 r., zmienionej Protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. (Dz.U. z 2007 r. nr 100 poz. 674 ze zm.)[3], Konwencji o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Dz.U. z 2007 r. nr 37 poz. 235 ze zm.), która weszła w życie 4 listopada 2003 r. (**konwencja montrealska)**[4], Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (Dz.U. z 1933 r. nr 8 poz. 49 ze zm.), znowelizowanej tzw. Protokołem Haskim sporządzonym w Hadze dnia 28 września 1955 r. (Dz.U. z 1963 r. nr 33 poz. 189) oraz uzupełnionej Konwencją o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez inną osobę niż przewoźnik umowny sporządzoną w Guadalajara dnia 18 września 1961 r. (Dz.U. z 1965 r. nr 25 poz. 167) (**konwencja warszawska**), Konwencji międzynarodowej o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisanej w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r. (Dz.U. z 1937 r. nr 33 poz. 258 ze zm.), zmienionej Protokołem sporządzonym w Brukseli dnia 23 lutego 1968 r. oraz protokołem podpisanym w Brukseli dnia 21 grudnia 1979 r. (Dz.U. z 1980 r. nr 14 poz. 48) (**konwencja o konosamentach**)[5], Budapeszteńskiej konwencji w sprawie umowy przewozu ładunków w żegludze śródlądowej (**CMNI**) sporządzonej w Budapeszcie dnia 22 czerwca 2001 r. (Dz.Urz.UE z 2015 r. nr 276 s. 3), która weszła w życie 1 kwietnia 2015 r. (Polska podpisała, ale nie ratyfikowała jeszcze tej konwencji). Wybrano powyższe akty prawne, ponieważ wiążą Polskę lub jak w przypadku CMNI Polska podjęła kroki, by akt ten stał się wobec niej wiążący.

Należy zwrócić uwagę, że istnieją równolegle dwa polskie tłumaczenia konwencji montrealskiej opublikowane w wydawnictwach promulgacyjnych.

[3] Przepisy te zawierają normy cywilnoprawne, w związku z czym stanowią merytoryczne unormowanie umowy przewozu towarów kolejami, por. D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Międzynarodowe konwencje przewozowe*, Szczecin 2019, s. 20–22.
[4] Reguluje ona zagadnienia cywilnoprawne w przewozie lotniczym.
[5] Reguluje ona problematykę prawną konosamentów na gruncie prawa międzynarodowego.

Jedno tłumaczenie zawarte jest w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej (Dz.Urz.UE z 2001 r. nr 194 s. 39)[6], a drugie w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.U. z 2007 r. nr 37 poz. 235 ze zm.), w związku z ratyfikacją konwencji przez Polskę na podstawie ustawy z dnia 17 czerwca 2005 r. o ratyfikacji Konwencji o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Dz.U. nr 150 poz. 1237). Tłumaczenie konwencji zawarte w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej odpowiada jej francuskiej wersji językowej. Jest ono analogiczne do starszej regulacji konwencji warszawskiej. Z kolei „unijne" tłumaczenie konwencji montrealskiej na język polski zawarte w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej odpowiada jej angielskiej wersji językowej. Zarówno francuska, jak i angielska wersja językowa konwencji są autentyczne. Tłumaczenia te różnią się od siebie pod względem użytych sformułowań, przy czym oba funkcjonują jednocześnie. Nie powinno to jednak mieć znaczenia, ponieważ przy interpretacji przepisów konwencyjnych należy odwołać się do ich autentycznych wersji językowych, które jako jedyne mają walor normatywny (polskie tłumaczenia mają wyłącznie charakter informacyjny)[7]. W poszczególnych konwencjach autentyczne teksty zostały ustalone w następujących językach: CMR – francuskim i angielskim (przy czym obydwa teksty są jednakowo autentyczne), CIM – francuskim, niemieckim i angielskim (w razie rozbieżności rozstrzygający jest wyłącznie tekst francuski), konwencji warszawskiej – angielskim, francuskim i hiszpańskim (w przypadkach jakichkolwiek rozbieżności decydujący jest tekst w języku francuskim), konwencji montrealskiej – angielskim, arabskim, chińskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim (przy czym wszystkie teksty są na równi autentyczne), konwencji o konosamentach – francuskim, CMNI – angielskim, francuskim, niderlandzkim, niemieckim i rosyjskim (jednakowo autentyczne)[8]. Interpretacja konwencji międzynarodowych dokonywana winna być przy uwzględnieniu zasad ich

[6] Konwencja o Ujednoliceniu Niektórych Zasad Dotyczących Międzynarodowego Przewozu Lotniczego.

[7] Obowiązek stosowania autentycznych wersji językowych wynika z art. 33 konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów z 23 maja 1969 r. (Dz.U. z 1990 r. nr 74 poz. 439).

[8] Por. R. De Wit, *Multimodal Transport. Carrier Liability and Documentation*, London–New York–Hamburg–Hong Kong 1995, s. 223.

wykładni ustanowionych w konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów z 23 maja 1969 r. (Dz.U. z 1990 r. nr 74 poz. 439) (dalej: **konwencja wiedeńska**)[9]. Zgodnie z art. 33 ust. 3 konwencji wiedeńskiej przyjmuje się domniemanie, że wyrazy użyte w traktacie mają to samo znaczenie w każdym z tekstów autentycznych. Ma to istotne znaczenie w sytuacji, gdy dla określenia danego ułatwienia dowodowego w poszczególnych konwencjach użyto odmiennych konstrukcji prawnych.

W pracy poddane zostały weryfikacji poniżej sformułowane zasadnicze tezy badawcze. Odpowiedzialność przewoźnika przesyłek, unormowana w poszczególnych aktach prawnych krajowego i międzynarodowego prawa przewozowego oparta jest na systemie ułatwień dowodowych, którego celem jest zbalansowanie interesów podmiotów uczestniczących procesie translokacji przesyłki (nadawcy, przewoźnika, odbiorcy). Przyjęte ułatwienia dowodowe pozostają niekiedy w stosunku do siebie w swoistym zbiegu (konflikcie). Poszczególne ułatwienia dowodowe z reguły wynikają z konkretnych przepisów. Niekiedy jednak można je odtworzyć z całokształtu uregulowania odpowiedzialności przewoźnika. Akty prawne zawierają różne konstrukcje ułatwień dowodowych, przy czym użycie w poszczególnych aktach prawnych odmiennych konstrukcji w analogicznych przypadkach często nie pociąga za sobą istotnych merytorycznych różnic, odnoszących się do skutków prawnych przyjętych rozwiązań. Użyte w ustawodawstwie określenia odnoszące się do ułatwień dowodowych nie zawsze są adekwatne dla istoty danego rodzaju ułatwienia. To samo dotyczy określenia rodzaju dowodu, jaki musi być przeprowadzony w celu unicestwienia danego ułatwienia (np. obalenia domniemania). Na grunt prawa polskiego przenoszone są bowiem rozwiązania prawne nie zawsze właściwe z punktu widzenia znanych w prawie polskim ułatwień dowodowych. Ułatwienia dowodowe, pomimo ich jednolitego określenia, nie w każdym przypadku mają tożsame znaczenie. Dotyczy to zwłaszcza konstrukcji typu „chyba że". Ustalenia wymaga, czy w przypadku tej konstrukcji mamy do czynienia jedynie z przerzuceniem ciężaru dowodu, czy z

[9] Zob. R. Goode, H. Kronke, E. McKendrick, J. Wool, *Transnational Commercial Law: Text, Cases and Materials*, Oxford 2015, s. 101 i n.

możliwością ustalenia faktów składających się na wniosek domniemania. Jednocześnie w polskim i międzynarodowym prawie przewozowym występują domniemania, które zmieniają swój charakter – w związku zaistnieniem określonych okoliczności z domniemań wzruszalnych stają się domniemaniami niewzruszalnymi. Ostatnia teza dotyczy nietypowych funkcji niektórych przyjętych w prawie przewozowym ułatwień w stosunku do powszechnie przyjmowanego modelu. Należy wspomnieć tu o specyficznym rozumieniu dowodu *prima facie*, który odnosi się do wzmocnienia funkcji dowodowej listu przewozowego.

Praca została podzielona na siedem rozdziałów, zwieńczonych podsumowaniem. Przedmiotem rozdziału pierwszego jest omówienie istoty poszczególnych konstrukcji ułatwień dowodowych (domniemania, uprawdopodobnienia, fikcji prawnej, dowodu *prima facie*). W rozdziale drugim omówiono ułatwienia dowodowe związane ze stanem przesyłki w momencie przyjmowania jej do przewozu (m.in. art. 781 § 2 k.c., art. 9 CMR, art. 12 § 1 CIM, art. 11 konwencji montrealskiej, art. 131 § 2 k.m., art. 3 ust. 3 i 4 konwencji o konosamentach, art. 11 ust. 3, art. 12 ust. 2 i 3 oraz art. 13 ust. 4 CMNI). Przedmiotem rozdziału trzeciego są ułatwienia dowodowe odnoszące się do stanu przesyłki wydawanej odbiorcy (art. 791 k.c., art. 76. pr. przew., art. 30 ust. 3 CMR, art. 47 CIM, art. 26 konwencji warszawskiej, art. 31 konwencji montrealskiej, art. 3 ust. 6 konwencji o konosamentach, art. 23 ust. 5 CMNI). Rozdział czwarty poświęcony jest ułatwieniom dowodowym dotyczącym istnienia związku przyczynowego pomiędzy okolicznościami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika a szkodą (tzw. szczególne okoliczności zwalniające – art. 65 ust. 4 pr. przew., art. 18 ust. 2 CMR, art. 38 § 2 CIM, art. 18 ust. 2 CMNI). W rozdziale piątym omówiono domniemanie niepowstania szkody w czasie przewozu (art. 66 pr. przew., art. 12 ust. 3 CMNI) oraz regulacje odnoszące się do ubytków naturalnych w przewozie (art. 788 § 2 k.c., art. 67 ust. 1 pr. przew., art. 31 § 1–5 CIM, art. 19 ust. 4 CMNI). Rozdział szósty dotyczy ułatwień dowodowych, wynikających z deklaracji wartości przesyłki i „szczególnego interesu w dostawie". Rozdział siódmy poświęcony jest pozostałym ułatwieniom dowodowym (m.in. związanym z zaginięciem

przesyłki). We wnioskach końcowych w poszczególnych rozdziałach oraz podsumowaniu przedstawiono próbę sformułowania wniosków *de lege ferenda*, a ponadto w odniesieniu do przyszłej regulacji umowy przewozu w prawie polskim zredagowano propozycję brzmienia przepisów odwołujących się do konstrukcji ww. ułatwień dowodowych.

Warto zauważyć, że przepisy regulujące umowę przewozu w prawie polskim (tytuł XXV Kodeksu cywilnego, ustawa – Prawo przewozowe) obowiązują niezmienione w najważniejszych kwestiach od kilkudziesięciu lat. Są przedmiotem krytyki, wskazującej na archaiczność przyjętych rozwiązań i nieadekwatność do wymogów współczesnego obrotu[10]. Nie ma wątpliwości co do potrzeby ich zmiany. Kierunek tych zmian nie jest jednak wypracowany. Zasadny, zdaniem autorki niniejszej pracy, jest zgłaszany w nauce prawa postulat eliminacji wielości aktów o ogólnym (nie gałęziowym) znaczeniu (Kodeks cywilny, ustawa – Prawo przewozowe) i przyjęcie w prawie polskim jednolitej, rozbudowanej w stosunku do aktualnego stanu rzeczy, ogólnej regulacji umowy przewozu przesyłek w Kodeksie cywilnym, odnoszącej się do przewozów nieuregulowanych przepisami szczególnymi o gałęziowym charakterze (w szczególności postanowieniami stosownych konwencji międzynarodowych, które na zasadzie odesłania, mogłyby znaleźć zastosowanie także do przewozów krajowych). Odesłanie do konwencji międzynarodowych w odniesieniu do przewozów w podstawowych gałęziach transportu umożliwiłoby ograniczenie krajowej regulacji umowy przewozu do minimum[11]. Dlatego też sformułowane w pracy uwagi *de lege ferenda* odnoszą się do tej ogólnej regulacji umowy przewozu, która także zdaniem autorki niniejszej pracy powinna, w rozbudowanym kształcie, pozostać w Kodeksie cywilnym. Na tej podstawie została również zaprezentowana własna propozycja redakcji przepisów

[10] Zob. D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Garnowski, K. Wesołowski, *Umowa przewozu osób i rzeczy w prawie polskim. Stan obecny i kierunki zmian*, Warszawa 2020, s. 215 i n.; D. Dąbrowski, *Potrzeba zmian w krajowym prawie przewozowym*, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu 2014, s. 70–81; D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Koncepcja sposobu unormowania umowy przewozu rzeczy w prawie wewnętrznym* (w:) *Prawo kontraktów*, Z. Kuniewicz, D. Sokołowska (red.), Warszawa 2017, s. 539–550.

[11] Por. D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Garnowski, K. Wesołowski, *Umowa przewozu osób i rzeczy…*, s. 216.

zawierających domniemania prawne, ewentualnie inne zbliżone konstrukcje prawne.

Chociaż praca posługuje się pojęciem „prawo przewozowe" należy przez to rozumieć pewien skrót myślowy odnoszący się nie do odrębnej dziedziny prawa, a do części prawa cywilnego regulującej umowę przewozu. Przedmiotem analizy są normy materialnoprawne, a także w zakresie w jakim regulowane są te zagadnienia, także kwestie proceduralne, powiązane zresztą z tematyką materialnoprawną.

W dysertacji posłużono się metodą formalno–dogmatyczną, w oparciu o analizę logiczno–językową i prawnoporównawczą, przy użyciu powszechnie uznawanych metod wykładni[12]. Praca zmierza do ustalenia treści i zakresu zawierających ułatwienia dowodowe norm prawnych polskiego i międzynarodowego prawa przewozowego. Metoda komparatystyczna ma istotne znaczenie dla właściwej wykładni przepisów regulujących umowę przewozu ze względu na wzajemnie przenikanie się regulacji krajowych i międzynarodowych. W procesie odtwarzania norm z przepisów pomocna jest zatem analiza ich podobieństw i różnic. Metoda komparatystyczna ma znaczenie także dla zbadania relacji pomiędzy różnymi systemami prawnymi – w odniesieniu do przepisów krajowych i regulacji międzynarodowych (konwencyjnych).

Jako uzupełnienie badań komparatystycznych posłużono się metodą historycznoprawną, której przedmiotem jest prawo, które obowiązywało w przeszłości. Jest ona istotna dla wykazania prawidłowości funkcjonalnych lub dogmatycznych, a także dla ukazania ewolucji instytucji prawnych w czasie[13]. Oprócz kontekstu historycznego praca uwzględnienia kontekst społeczny i kulturowy, który daje pełne zrozumienie norm i instytucji prawnych[14]. Tekst prawny jest tu rozumiany nie tylko jako wypowiedź językowa, ale w ujęciu hermeneutycznym, dającym pełne zrozumienie wypowiedzi ustawodawcy. Prawo

[12] Por. T. Barankiewicz, *Metody badania prawa* (w:) *Metodologia dysertacji doktorskiej dla prawników. Teoria i praktyka*, H. Izdebski, A. Łazarska (red.), Warszawa 2022, s. 113; Z. Ziembiński, *Szkice z metodologii szczegółowych nauk prawnych*, Warszawa 1983, s. 7.
[13] Por. A. Radwan, *Ius dissidentium Granice konsensusu korporacyjnego i władzy większości w spółkach kapitałowych*, Warszawa 2016, s. 7.
[14] Zob. M. Zirk–Sadowski, *Wprowadzenie do filozofii prawa*, Warszawa 2021, s. 81–94.

jest bowiem nie tylko zjawiskiem społecznym, ale także wytworem kulturowym danej wspólnoty politycznej[15].

Praca za derywacyjną koncepcją wykładni prawa M. Zielińskiego przyjmuje założenia wykładni prawa dotyczące normatywności tekstu aktu prawnego (w tekście prawnym wyrażone są normy prawne), *quasi*–idiomatyczności tekstu aktu prawnego (tekst prawny pisany jest w języku opisowym – na poziomie przepisów, a odczytywany powinien być w języku dyrektywnym)[16] oraz postawę interpretacyjną wyznaczoną przez zasadę *omnia sunt interpretanda*[17] – odrzucenie paremii *clara non sunt interpretanda*, także w wersji *interpretatio cessat in claris*[18]. W pracy stosuje się wykładnię językową, celowościową, systemową oraz funkcjonalną, uwzględniającą *ratio legis* ustawodawcy.

Rozumowanie polega na formułowaniu wniosku na podstawie przesłanek[19]. Jest ono poprawne, kiedy następuje zgodnie ze związkami, jakie zachodzą w rzeczywistości, które nie są zależne od ludzkich decyzji i zwyczajów[20]. Wnioskowanie jest to proces, w którym na podstawie mniej lub bardziej stanowczego uznania przesłanek, dochodzi się do uznania wniosku, dotychczas wcale nieuznawanego albo uznawanego mniej stanowczo[21]. Praca dopuszcza oparcie się w rozumowaniach na prawidłowościach i teoriach oraz elementach etycznych[22]. Zakłada bowiem, że prawo stanowi także istotny dla rozumienia kultury system aksjonormatywny, jako zespół reguł społecznego

[15] Por. T. Barankiewicz, *Metody badania prawa*..., s. 114; T. Chauvin, T. Stawecki, P. Winczorek, *Wstęp do prawoznawstwa*, Warszawa 2021, s. 13–14.
[16] M. Zieliński, *Interpretacja jako proces dekodowania tekstu prawnego*, Poznań 1972; R. Sarkowicz, *Poziomowa interpretacja tekstu prawnego*, Kraków 1995.
[17] Por. M. Zieliński, *Podstawowe zasady współczesnej wykładni prawa* (w:) *Teoria i praktyka wykładni prawa*, P. Winczorek (red.), Warszawa 2005, s. 120; A. Choduń, *Koncepcja wykładni prawa Macieja Zielińskiego*, Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny (RPEiS) 2016, s. 63; M. Zieliński, O. Bogucki, A. Choduń, S. Czepita, B. Kanarek, A. Municzewski, *Zintegrowanie polskich koncepcji wykładni prawa,* RPEiS 2009, s. 26–27.
[18] Zob. J. Wróblewski, *Rozumienie prawa i jego wykładnia*, Wrocław 1990, s. 58.
[19] T. Kotarbiński, *Elementy teorii formalnej i metodologii nauk*, Wrocław 1961, s. 212–213.
[20] K. Ajdukiewicz, *Zarys logiki*, Warszawa 1957, s. 5.
[21] Por. K. Ajdukiewicz, *Pragmatic logic*, Boston 1974, s. 107.
[22] Zob. M. Urbański, *Rozumowania abdukcyjne. Modele i procedury*, Poznań 2009, s. 20; M. Urbański, *O rozumowaniach abdukcyjnych* (w:) *Propositiones*, T. Mróz, M. Sieńko (red.), Zielona Góra 2005, s. 147.

postępowania oparty na związku norm i społecznie ważnych wartości[23]. Stosowanie w pracy metody aksjologicznej polega na odwołaniu się do standardu wartości uniwersalnych wynikających ze sprawiedliwości, analizie krytycznej – poszukiwaniu racji wystarczającej dla treści norm prawnych oraz uzasadnianiu określonego rozwiązania normatywnego ze względu na słuszność i sprawiedliwość lub argumentowaniu na rzecz aprobaty danych norm jako uzasadnionych aksjologiczne[24].

[23] P. Sztompka, *Socjologia. Wykłady o społeczeństwie*, Kraków 2021, s. 499.
[24] Por. T. Barankiewicz, *Metody badania prawa*..., s. 117.

Rozdział 1. Ułatwienia dowodowe, rodzaje, istota

1.1. Uwagi wprowadzające

Przedmiotem niniejszego rozdziału jest omówienie istoty poszczególnych ułatwień dowodowych w świetle współczesnej teorii prawa. Wśród ułatwień dowodowych wyróżnić można domniemania (w tym zwroty o zbliżonym znaczeniu do wyrażenia „domniemywa się", jak: „uznaje się", „uważa się", „przyjmuje się"), konstrukcję „chyba że" oraz inne zbliżone konstrukcje prawne, takie jak uprawdopodobnienie, fikcja prawna i dowód *prima facie*. Ponadto ze względu na wskazywane w literaturze podobieństwo do domniemania faktycznego[25] oraz dowodu *prima facie*[26] można wyróżnić dowód poszlakowy, znany w procedurze karnej. Choć problematyka tego dowodu wykracza poza zakres niniejszej pracy, której przedmiotem są instytucje cywilistyczne, to w ocenie jej autorki dowód poszlakowy ze względu na jego istotę również można zaliczyć do ułatwień dowodowych. Jest to bowiem taka forma dowodu pośredniego, która wśród przesłanek zawiera także reguły doświadczenia życiowego[27]. Podobnie zatem domniemanie faktyczne, dowód *prima facie,* jak i dowód poszlakowy stanowią formy wykazywania faktów oraz związków przyczynowych, odwołujące się do ocen, które wykorzystują reguły logiki oraz doświadczenia życiowego[28].

Wyodrębnia się dwie grupy reguł dowodowych w oparciu o to, w jaki sposób fakty ustalane są w postępowaniu cywilnym, czy to w postaci twierdzenia

[25] M. Żbikowska, *Domniemania faktyczne jako odpowiednik reguł dowodu poszlakowego* (w:) *Ciężar dowodu w polskim procesie karnym*, Warszawa 2019, Lex (SIP nie podaje tu nb).
[26] L. Morawski, *Domniemania a dowody prawnicze*, Toruń 1981, s. 106 i n.; *Domniemania faktyczne i reguły dowodu prima facie*, „Studia Prawnicze" 1980, z. 1–2, s. 217 i n.
[27] Por. L. Morawski, *Domniemania faktyczne…*, s. 220–221.
[28] P. Gil, *Dowody pośrednie w postępowaniu cywilnym* (w:) *Rozstrzyganie spraw cywilnych. Aktualne wyzwania i perspektywy*, M. Białecki, S. Kotas–Turoboyska, F. Manikowski, J. Słyk, E. Szczepanowska (red.), Warszawa 2022, Lex (SIP nie podaje tu nb).

o faktach na podstawie innych faktów, czy też według innych metod[29]. Do pierwszej można zaliczyć w szczególności domniemanie prawne, domniemanie faktyczne oraz dowód *prima facie.* Do drugiej grupy reguł dowodowych zalicza się m.in. uprawdopodobnienie. Reguły te stanowią szczególny sposób dokonywania ustaleń faktycznych, który nie wymaga standardowego przeprowadzenia dowodów[30]. Określa się je jako niedowodowe środki ustalania[31].

Ułatwienia dowodowe tworzą odstępstwo od ogólnej zasady dowodzenia wyrażonej w art. 6 k.c., zgodnie z którą ciężar udowodnienia faktu spoczywa na osobie, która z faktu tego wywodzi skutki prawne. Przepis ten formułuje podstawową regułę rozkładu ciężaru dowodu w sporze cywilnoprawnym. Należy zwrócić uwagę na materialny (obiektywny) oraz procesowy (subiektywny) aspekt ciężaru dowodu. Aspekt materialnoprawny dotyczy negatywnych skutków wynikających z nieudowodnienia przez stronę faktów, z których wywodzi ona skutki prawne (art. 6 k.c.). Procesowy aspekt ciężaru dowodu dotyczy powinności stron procesu cywilnego w zakresie przedstawiania dowodów potrzebnych do rozstrzygnięcia sprawy (art. 3 i art. 232 k.p.c.)[32]. W świetle wynikającej z tego przepisu reguły, za prawdziwe mogą być w procesie cywilnym przyjęte jedynie te fakty, które zostały udowodnione przez stronę obciążoną ciężarem ich dowodzenia, zaś pominięte powinny zostać te fakty, które przez stronę obciążoną obowiązkiem dowodzenia nie zostały w sposób należyty wykazane[33]. Należy ustalić co oznacza, że określony fakt jest udowodniony. Zasadne jest tu odwołanie do pojęcia przekonywalności. Udowodnić oznacza przekonać sąd, że określony fakt zaistniał. Aby uznać dany fakt za udowodniony muszą być spełnione kumulatywnie dwie przesłanki – warunek przekonywalności obiektywnej oraz

[29] K. Piasecki, *System dowodów i postępowanie dowodowe w sprawach cywilnych*, Warszawa 2010, s. 78.
[30] *Ibidem*, s. 89 i 117.
[31] W. Broniewicz, *Postępowanie cywilne w zarysie*, Warszawa 1998, s. 222.
[32] Por. K. Piasecki, *Kodeks cywilny. Księga pierwsza. Część ogólna. Komentarz*, Kraków 2003, s. 76; Ł. Błaszczak, *Pojęcie i znaczenie ciężaru dowodu w procesie cywilnym* (w:) *Ciężar dowodu i obowiązek dowodzenia w procesie karnym*, W. Jasiński, J. Skorupka (red.), Warszawa 2017, Lex (SIP nie podaje tu nb); postanowienie Sądu Najwyższego z 1 marca 2017 r., II PK 130/16, Lex nr 3543127; wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z 26 marca 2015 r., I ACa 858/14, Lex nr 1771494.
[33] Zob. wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 12 kwietnia 2013 r., I ACa 1163/12, Lex nr 1331131.

subiektywnej[34]. Warunek przekonywalności obiektywnej odnosi się do wywołania u przeciętnie wykształconego, rozsądnie myślącego i znajdującego się w stanie równowagi emocjonalnej odbiorcy przekonania o tym, że dane ustalenie jest prawdziwe[35]. Z kolei warunek przekonywalności subiektywnej dotyczy organu dokonującego oceny materiału dowodowego, który na jej podstawie powinien być całkowicie przekonany o prawidłowości przyjętego ustalenia[36]. Zgodnie z art. 232 k.p.c. strony są obowiązane wskazywać dowody dla stwierdzenia faktów, z których wywodzą skutki prawne. Sąd może dopuścić dowód niewskazany przez stronę. Strona nie może liczyć na to, że sąd zainicjuje przeprowadzenie dowodów, które mogłyby służyć poparciu jej twierdzeń. Sytuacje, w których sąd dopuszcza i przeprowadza dowód z urzędu należą do wyjątków[37].

Należy odróżnić ciężar dowodu (*onus probandi*) od ciężaru twierdzenia (*onus proferendi*). Ciężar dowodu odnosi się do środków dowodowych, za pomocą których można wykazać określone fakty. Z kolei ciężar twierdzenia – do oświadczeń stron o ich prawdziwości albo nieprawdziwości[38]. Ciężar dowodu wiąże się z obowiązkiem twierdzenia (ciężarem twierdzenia) i obowiązkiem dowodzenia tych wszystkich okoliczności, które mogą być stosownie do art. 227 k.p.c. przedmiotem dowodu. Ciężar dowodu charakteryzują dwa aspekty: podmiotowy (która strona w postępowaniu ma przeprowadzić dowód) i przedmiotowy (co należy udowodnić dla poparcia powołanych w procesie faktów)[39]. Można zauważyć związek pomiędzy ciężarem twierdzenia oraz ciężarem dowodu. Twierdzenia stron o okolicznościach faktycznych stanowią podstawę okoliczności, które mają udowodnić zgodnie z ciężarem dowodu.

[34] M. Cieślak, *Polska procedura karna. Podstawowe założenia teoretyczne*, Warszawa 1984, s. 325.
[35] R.A. Stefański, S. Zabłocki (red.), *Kodeks postępowania karnego, t. 1, Komentarz do art. 1–166*, Warszawa 2017, s. 72.
[36] M. Cieślak, *Polska procedura…*, s. 325; M. Burdzik, *Tajemnice objęte zakazami dowodzenia w procesie karnym* (w:) *Lekarz w procesie karnym jako gwarant tajemnicy lekarskiej*, Warszawa 2021, Lex (SIP nie podaje tu nb).
[37] Zob. wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z 18 lutego 2015 r., I ACa 1425/14, Lex nr 1677088.
[38] Por. M. Waligórski, *Polskie prawo procesowe cywilne. Funkcja i struktura procesu*, Warszawa 1947, s. 175–178; I. Andrych–Brzezińska, *Ciężar dowodu w prawie i procesie cywilnym*, Warszawa 2015, s. 57.
[39] Zob. wyrok Sądu Okręgowego w Szczecinie z 29 stycznia 2015 r., II Ca 1382/14, Lex nr 2343854.

Zarówno zatem ciężar twierdzenia, jak i ciężar dowodu są ciężarem procesowym, jednak obowiązek przedstawienia faktów ma pierwszeństwo przed ciężarem dowodu[40].

Przepis art. 6 k.c. określa regułę dowodową, która związana jest z przepisami procedury cywilnej dotyczącymi w szczególności przedmiotu dowodu (art. 227 k.p.c., przedmiotem dowodu są fakty mające dla rozstrzygnięcia sprawy istotne znaczenie) oraz ciężaru dowodu w znaczeniu formalnym (art. 232 zd. 1 k.p.c., strony są obowiązane wskazywać dowody dla stwierdzenia faktów, z których wywodzą skutki prawne). W procesie cywilnym strony mają obowiązek twierdzenia i dowodzenia tych wszystkich okoliczności (faktów), które stosownie do art. 227 k.p.c. mogą być przedmiotem dowodu. Rozkład ciężaru dowodu powoduje określone konsekwencje w procesie cywilnym. Faktami, których ciężar udowodnienia spoczywa na osobie, która wywodzi z nich skutki prawne mogą być okoliczności wskazujące na brak określonych zdarzeń, tzw. fakty negatywne oraz okoliczności potwierdzające ich istnienie. Fakty negatywne mogą być dowodzone za pomocą dowodów z faktów pozytywnych, tj. przeciwnych, których istnienie wyłącza dowodzoną okoliczność negatywną[41]. Może być także odwrotnie, np. udowodnienie, że szkoda ukryta powstała w czasie przewozu poprzez udowodnienie, że nie istniała w momencie przyjmowania przesyłki do przewozu i faktu, że nie mogła powstać (nie powstała) po przewozie.

Dla właściwego zrozumienia konstrukcji poszczególnych ułatwień dowodowych istotne znaczenie ma rozróżnienie pojęć takich jak dowód główny, dowód przeciwieństwa i dowód przeciwny[42]. Dowód główny to dowód, który powinna przeprowadzić strona obciążona ciężarem dowodu. W procesie odszkodowawczym z tytułu odpowiedzialności kontraktowej w świetle art. 471 k.c., dowodem takim obciążany jest powód, który powinien wykazać zdarzenie sprawcze – niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania, szkodę i jej

[40] Por. H. Dolecki, *Ciężar dowodu w polskim procesie cywilnym*, Warszawa 1998, s. 119; wyrok Sądu Okręgowego w Poznaniu z 30 września 2014 r., II Ca 688/14, Lex nr 2245784.
[41] Por. wyrok Sądu Najwyższego z 30 listopada 2011 r., III CSK 28/11, Lex nr 1102263; wyrok Sądu Najwyższego z 16 kwietnia 2003 r., II CKN 1409/00, Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izba Cywilna (OSNC) 2004, nr 7–8, poz. 113; wyrok Sądu Okręgowego w Poznaniu z 25 kwietnia 2017 r., XII C 1558/16, Lex nr 228673.
[42] I. Andrych–Brzezińska, *Ciężar dowodu…*, s. 96 i n.

wysokość oraz związek przyczynowy między zdarzeniem a szkodą. Dowód przeciwieństwa to dowód, który również powinna przeprowadzić strona obciążona ciężarem dowodu. Polega on jednak na udowodnieniu negacji twierdzeń drugiej strony (dłużnik powinien wykazać, że naruszenie zobowiązania nastąpiło ze względu na inną okoliczność niż jego obciążająca – z reguły brak należytej staranności, art. 472 k.c.). Z kolei dowód przeciwny to dowód, który przeprowadza strona nieobciążana ciężarem dowodu. Polega on na co najmniej poddaniu w wątpliwość twierdzeń drugiej strony, aby w konsekwencji sąd uznał, że dowód główny nie został skutecznie przeprowadzony. Dowód przeciwieństwa i dowód przeciwny mają za zadanie podważenie twierdzeń, z których druga strona wywodzi skutki prawne[43]. Jednocześnie wyróżnia się także przeciwdowód. Jest to „dowód uzasadniający twierdzenie przeciwne twierdzeniu opartemu na innym dowodzie" lub dowód dotyczący tezy odmiennej[44]. W kategorii przeciwdowodu mieści się zatem dowód przeciwieństwa i dowód przeciwny.

Dowód przeciwny ma znaczenie wtedy, gdy dowód główny lub dowód przeciwieństwa został skutecznie przeprowadzony[45]. W toku procesu, z ostrożności procesowej zasadne jest jednak zgłoszenie wniosków dowodowych, które mają na celu wykazanie, że twierdzenia przeciwnika procesowego są wątpliwe już na początku postępowania. Aż do sporządzenia uzasadnienia wyroku strona nie wie bowiem, jakie dowody sąd uznał za wiarygodne. Dopiero uzasadnienie wyroku zawiera wskazanie podstawy faktycznej rozstrzygnięcia, obejmującej ustalenie faktów, które sąd uznał za udowodnione, dowodów, na których się oparł, i przyczyn, dla których innym dowodom odmówił wiarygodności i mocy dowodowej (art. 327^1 § 1 pkt 1 k.p.c.). Wprawdzie sąd może pouczyć strony o prawdopodobnym wyniku sprawy w świetle zgłoszonych do tej chwili twierdzeń i dowodów (art. 156^1 k.p.c.) jednakże pouczenie to nie jest obligatoryjne i w praktyce jest rzadko stosowane. W przypadku pism

[43] Zob. L. Morawski, *Ciężar dowodu – niektóre problemy dowodowe*, Studia Cywilistyczne 1982, s. 197–198; H. Dolecki, *Ciężar dowodu…*, s. 126–127; I. Andrych–Brzezińska, *Ciężar dowodu…*, s. 96–97.
[44] Słownik języka polskiego PWN, https://sjp.pwn.pl/sjp/przeciwdowod;2509620.html, dostęp: 23.04.2024 r.; por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 31 marca 2022 r., I FSK 1021/20, Lex nr 3371661.
[45] Por. L. Morawski, *Ciężar dowodu…*, s. 200.

przygotowawczych strona powinna w piśmie tym podać wszystkie twierdzenia i dowody istotne dla rozstrzygnięcia sprawy pod rygorem utraty prawa do ich powoływania w toku dalszego postępowania, a twierdzenia i dowody zgłoszone z naruszeniem tego obowiązku podlegają pominięciu, chyba że strona uprawdopodobni, iż ich powołanie w piśmie przygotowawczym nie było możliwe albo że potrzeba ich powołania wynikła później (205^3 § 2 k.p.c.). Jeszcze dalej idący rygor dowodowy przewidziany jest w postępowaniu w sprawach gospodarczych, a do takich z reguły należą sprawy z zakresu prawa przewozowego. W sprawach gospodarczych powód jest obowiązany powołać wszystkie twierdzenia i dowody w pozwie, a pozwany – w odpowiedzi na pozew (458^5 § 1 k.p.c.). Twierdzenia i dowody powołane z naruszeniem powyższego przepisu podlegają pominięciu, chyba że strona uprawdopodobni, że ich powołanie nie było możliwe albo że potrzeba ich powołania wynikła później – w takim przypadku dalsze twierdzenia i dowody na ich poparcie powinny być powołane w terminie dwóch tygodni od dnia, w którym ich powołanie stało się możliwe lub wynikła potrzeba ich powołania (458^5 § 4 k.p.c.).

1.2. Domniemanie w ogólności

W języku prawnym funkcjonują dwa rodzaje domniemań: prawne (art. 234 k.p.c.) i faktyczne (art. 231 k.p.c.). W języku prawniczym domniemanie jest terminem wieloznacznym[46], co powoduje zamęt pojęciowy. Jest to pojęcie interdyscyplinarne – występuje na gruncie teorii prawa, prawa cywilnego materialnego i procesowego, postępowania administracyjnego oraz prawa karnego, gdzie rozumiane jest w nieco odmienny sposób. Powoduje to, że problematyka domniemań jest złożona i wzbudza kontrowersje[47]. W języku ogólnym domniemanie oznacza domysł lub przypuszczenie[48]. Słownik języka polskiego PWN podaje również prawnicze znaczenie tego pojęcia jako „uznanie istnienia niestwierdzonego faktu na podstawie innych faktów, których istnienie jest stwierdzone".

[46] Zob. O. Bogucki, *Domniemania prawne w świetle pojęcia czynności konwencjonalnej*, RPEiS 2000, s. 55; H. Dolecki, *Ciężar dowodu…*, s. 136.
[47] Por. I. Andrych–Brzezińska, *Ciężar dowodu…*, s. 242.
[48] Słownik języka polskiego PWN, https://sjp.pwn.pl/sjp/domniemanie;2453300.html, dostęp: 23.04.2024 r.

W nauce prawa istnieją różne podziały domniemań. Doktryna prawnicza, za przepisami procedury cywilnej, dzieli domniemania na dwa zasadnicze rodzaje: domniemania prawne (*praesumptiones iuris*) i faktyczne (*praesumptiones facti*)[49]. Gdy domniemanie wynika wprost z przepisu prawa mamy do czynienia z domniemaniem prawnym. Domniemanie faktyczne wynika z kolei z doświadczenia życiowego, że jeżeli zaistnieje jakiś fakt, to zaistnieje również fakt stanowiący wniosek domniemania. Domniemania prawne – w przeciwieństwie do domniemań faktycznych są normami prawa materialnego. Wprawdzie nie normują one zachowania adresatów norm prawnych, ale zawierają nakaz uznania przez sąd przy rozstrzyganiu, wyrażonej w nich reguły wnioskowania. Artykuł 234 k.p.c. jest normą procesową, tylko w sposób bardzo ogólny uzupełniający przepisy materialnoprawne, skoro stanowi jedynie o mocy wiążącej domniemań wobec sądu. W wypadku domniemania prawnego to sama norma prawna wskazuje konsekwencje, które sąd ma wysnuć z ustalonych okoliczności faktycznych. Innymi słowy decyduje, że przyjęcie określonych faktów za prawdziwe determinuje przyjęcie prawdziwości lub nieprawdziwości innych istotnych dla sprawy faktów[50].

Domniemania prawne regulowane są przepisami prawa cywilnego, a wyjątkowo prawa procesowego. Są one różnie klasyfikowane[51]. Domniemania prawne w oparciu o kryterium funkcjonalne[52], budowę[53] oraz różnicę w kontekście ciężaru dowodu[54] dzielą się na materialne i formalne. Ze względu na możliwość ich obalenia, domniemania prawne dzielą się na wzruszalne (*preasumptiones iuris tantum*) i niewzruszalne (*preasumptiones iuris ac de iure*). Wśród domniemań wzruszalnych wyróżnić można kwalifikowane, a wśród

[49] Zob. K. Piasecki, *System dowodów…*, s. 89 i n., 92 i n.; I. Andrych–Brzezińska, *Ciężar dowodu…*, s. 244 i n., 287 i n.
[50] Postanowienie Sądu Najwyższego z 18 sierpnia 2017 r., IV CSK 609/16, Lex nr 2372558.
[51] H. Dolecki, T. Radkiewicz (w:) *Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz. Tom I. Artykuły 1–366*, T. Wiśniewski (red.), Warszawa 2021, Lex, nb 3.
[52] Por. L. Morawski, *Domniemania a dowody…*, s. 47; P. Grzybowski, *Systemowe przeszkody prawnego domniemania dobrej wiary podatnika* (w:) *Dobra wiara w podatku od wartości dodanej*, Warszawa 2020, Lex (SIP nie podaje tu nb).
[53] G. Farej–Łuciów, *Domniemanie prawne w literaturze przedmiotu* (w:) *Postępowanie upadłościowe. Współczesne problemy stosowania*, I. Gil, J. Kruczalak–Jankowska, A. Machnikowska, E. Marszałkowska–Krześ (red.), Warszawa 2019, Lex (SIP nie podaje tu nb); K. Markiewicz (w:) *Dowody w postępowaniu cywilnym*, Ł. Błaszczak, K. Markiewicz, E. Rudkowska–Ząbczyk (red.), Warszawa 2010, s. 98.
[54] Por. L. Morawski, *Domniemania faktyczne…*, s. 228.

domniemań niewzruszalnych – domniemanie wiarygodności (względnie niewzruszalne)[55]. Ponadto ze względu na przedmiot domniemania można wyróżnić domniemania o prawie i domniemania o fakcie[56]. Objaśnienie poszczególnych domniemań prawnych znajduje się w dalszej części pracy.

Przyjmuje się, że domniemanie prawne zmienia rozkład ciężaru dowodu i jest wyjątkiem od reguły określającej ciężar dowodu wyrażonej w art. 6 k.c.[57]. Celem instytucji prawnoprocesowej domniemania są ułatwienia w zakresie postępowania dowodowego i przeniesienie ciężaru dowodowego na podmiot, który zamierza obalić domniemanie prawne. Ciężar dowodu spoczywa zatem na stronie, która kwestionuje wniosek domniemania[58]. Ryzyko niepowodzenia dowodu przeciwieństwa ciąży na pozwanym. Na tym właśnie polega dobrodziejstwo domniemania, dane przez ustawodawcę stronie powodowej, domniemanie bowiem jest zawsze dużym ułatwieniem dowodowym w procesie[59]. Ułatwienie dowodowe w postaci domniemania polega na tym, że dopóki domniemanie nie zostanie obalone, dopóty podmiot korzystający z domniemania nie ma obowiązku wykazywać twierdzeń objętych domniemaniem za pomocą zwykłych środków dowodowych[60].

Innymi słowy domniemania prawne stanowią ułatwienia dowodowe, ponieważ zwalniają stronę od ciężaru przeprowadzenia dowodu. Ich istota polega na tym, że z mocy szczególnego przepisu ustawy dowód określonego w tym przepisie faktu zastępuje dowód faktu, z którego dana osoba wywodzi skutki prawne albo bezpośrednio dowód istnienia określonego prawa, stosunku prawnego lub jego istotnego elementu. Domniemania prawne krępują swobodną ocenę sędziowską, jako że wiążą do momentu ich obalenia dowodem

[55] Por. L. Morawski, *Domniemania faktyczne…*, s. 65.
[56] *Ibidem*, s. 58–63; J. Wróblewski, *Domniemania prawne – problematyka teoretyczna*, Studia Prawno–Ekonomiczne 1973, s. 13–14; D. Gregorczyk, *Fakty Domniemane* (w:) *System Prawa Administracyjnego Procesowego. Tom II. Część 4. Dynamika postępowania administracyjnego ogólnego*, C. Martysz (red.), Warszawa 2021, Lex (SIP nie podaje tu nb).
[57] H. Dolecki, *Ciężar dowodu…*, s. 135–136.
[58] Zob. postanowienie Sądu Najwyższego z 18 sierpnia 2017 r., IV CSK 609/16, Lex nr 2372558.
[59] Por. wyrok Sądu Najwyższego z 5 grudnia 1997 r., I CKN 967/97, Lex nr 1227427.
[60] Zob. wyrok Sądu Najwyższego z 16 września 1957 r., 2 CR 855/56, RPEiS 1/59, s. 334.

przeciwieństwa. Związanie sądu domniemaniami prawnymi przenosi ciężar dowodu na stronę, przeciw której przemawia domniemanie[61].

Czym innym jest jednak ciężar dowodzenia (art. 6 k.c., art. 232 k.p.c.), a czym innym ocena, czy w zależności od wyników postępowania dowodowego danej sprawy określone domniemanie zostało *in concreto* obalone innymi dowodami[62]. Związanie domniemaniem prawnym uzależnione jest od wykazania, że w sprawie zaistniały okoliczności faktyczne zezwalające na wniosek zgodny z treścią domniemania. Podkreślenia wymaga, że domniemanie prawne jest jedynie nakazem normatywnym wyciągania z określonych faktów, stanowiących jego podstawy, konkretnych ustawowo określonych wniosków. Oznacza to, że podstawy domniemania (w przypadku domniemań prawnych materialnych) powinny być wykazane przez podmiot, który domaga się przyjęcia, iż zaistniał określony rezultat[63].

1.2.1. Domniemanie prawne (preasumptio iuris)

Do domniemań prawnych w polskiej procedurze odnosi się art. 234 k.p.c. Zgodnie z tym przepisem domniemania ustanowione przez prawo (domniemania prawne) wiążą sąd; mogą być jednak obalone, ilekroć ustawa tego nie wyłącza. Przepis ten nie zawiera jednak definicji domniemania prawnego.

Domniemanie prawne znajduje podstawę w szczególnym przepisie prawa i sąd jest nim związany. Polega ono na zastąpieniu wymogu udowodnienie faktu, z którego dana osoba wywodzi skutki prawne, dowodem faktu określonego w tym

---

[61] Por. T. Ereciński (w:) *Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz. Tom II. Postępowanie rozpoznawcze*, P. Grzegorczyk, J. Gudowski, K. Markiewicz, M. Walasik, K. Weitz, T. Ereciński, 2022, Lex, nb 2; J. Adamczyk, *Domniemanie, ciężar dowodu* (w:) *Zgłoszenie znaku towarowego w złej wierze*, Warszawa 2023, Lex (SIP nie podaje tu nb); J. Barta, R. Markiewicz, *Ciężar dowodu – zasady ogólne i domniemania* (w:) *Prawo autorskie i prawa pokrewne*, Warszawa 2021, Lex (SIP nie podaje tu nb); P. Sobolewski (w:) *Kodeks cywilny. Komentarz, t. I*, K. Osajda (red.), Warszawa 2017, Legalis, nb 1; S. Dmowski (w:) *Komentarz do Kodeksu cywilnego. Księga pierwsza. Część ogólna*, S. Dmowski, S. Rudnicki, Warszawa 2011, s. 67; K. Pietrzykowski, *Kodeks cywilny. Tom 1. Komentarz*, 2018, Legalis, nb 2; A. Kawałko, H. Witczak (w:) *Kodeks rodzinny i opiekuńczy. Komentarz*, M. Fras, M. Habdas (red.), Warszawa 2021, Lex, nb 4; wyrok Sądu Najwyższego z 14 marca 2012 r., II CSK 328/11, Lex nr 1163191; wyrok Sądu Najwyższego z 17 kwietnia 2008 r., I CSK 500/07, Lex nr 393885.

[62] Tak wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z 25 stycznia 2013 r., V ACa 1030/12, Lex nr 1314721, w odniesieniu do obalenia domniemania dobrej wiary z art. 7 k.c. dowodami na fakt złej wiary.

[63] Por. postanowienie Sądu Najwyższego z 6 grudnia 2017 r., I CSK 136/17, Lex nr 2435665.

przepisie. Domniemanie prawne można określić jako normę prawną nakazującą uznanie danej reguły inferencyjnej (wnioskowania)[64]. Występuje ono wówczas, gdy norma prawna nakazuje uznawać określone fakty za prawnie ustalone. Obowiązywanie domniemań prawnych jest związane z tym, że uznawanie faktów w procesie sądowym jest czynnością konwencjonalną, wyznaczoną przez prawnie wiążące dyrektywy[65]. Klasyczne domniemanie prawne, polega na tym, że norma prawna, gdy powstanie sytuacja określona w tzw. przesłance domniemania, mocą swych postanowień nakazuje uznać fakty oznaczone we wniosku domniemania, i to bez przeprowadzania jakiegokolwiek postępowania dowodowego, zaś postępowanie to byłoby konieczne, gdyby dane domniemanie nie zostało ustanowione[66]. Domniemania prawne mogą prowadzić do nieprawdziwych wniosków, stąd są zaliczane do reguł paraempirycznych. Poszczególne domniemania prawne różnią się od siebie konstrukcją[67], o czym w dalszej części pracy.

Nakaz wyciągnięcia z określonych faktów (podstawy domniemania) konkretnych wniosków, także stanowiących fakty (fakty domniemywane) zmienia ogólną zasadę rozkładu ciężaru dowodu, przerzucając go na drugą stronę, jeżeli dowodzenie faktu byłoby zbyt utrudnione lub niemożliwe. Domniemanie prawne jest środkiem, za pomocą którego ustawa zmienia zasadę rozkładu ciężaru dowodu, przerzucając jego ciężar ze strony twierdzącej na stronę przeczącą[68]. Domniemanie prawne ułatwia przeprowadzenie dowodu, ponieważ zmienia temat dowodu (*thema probandi*). Przedmiotem dowodu nie jest już trudniejszy do udowodnienia fakt opisany we wniosku domniemania, a łatwiejszy do wykazania fakt opisany w jego podstawie[69]. Domniemania prawne ułatwiają dowód w tych przypadkach, w których ustawodawca uważał to za pożądane.

[64] H. Dolecki, *Ciężar dowodu…*, s. 137.
[65] Z. Ziembiński, *Logika praktyczna*, Warszawa 2006, s. 221–222.
[66] Por. J. Nowacki, *Studia z teorii prawa*, Kraków 2003, s. 494; wyrok Wojewódzkiego Sądu Apelacyjnego w Lublinie z 28 października 2020 r., II SA/Lu 301/20, Lex nr 3090330.
[67] Zob. H. Dolecki, *Ciężar dowodu…*, s. 136–137.
[68] Wyrok Sądu Najwyższego z 20 kwietnia 1994 r., I CRN 44/94, OSNC 1994, nr 12, poz. 245.
[69] I. Andrych–Brzezińska, *Ciężar dowodu…*, s. 276, 278.

W celu ustanowienia normy domniemania przepisy prawa nie muszą zawierać słowa „*domniemanie*" lub pochodnych do niego zwrotów[70]. W nauce prawa charakter domniemań przypisuje się także przepisom prawa, w których nie używa się określenia „*domniemywa się*", ale zwrotów o zbliżonym znaczeniu, np. „*uznaje się*", „*uważa się*". Przykładem takiego domniemania jest przepis ustanawiający domniemanie niewinności, tj. art. 5 § 1 k.p.k., zgodnie z którym oskarżonego uważa się za niewinnego, dopóki wina jego nie zostanie udowodniona i stwierdzona prawomocnym wyrokiem. W przepisie tym funktor domniemaniotwórczy nie jest wyrażony określeniem „*domniemywa się*". Dla przyjęcia domniemania nie jest konieczne, aby redakcja przepisu zawierała klasyczną konstrukcję domniemania prawnego, w której podstawa domniemania jest połączona z jego wnioskiem za pomocą tego funktora. W tym zakresie rozstrzygająca jest treść przepisu, a nie jego forma[71].

Istotne z tego punktu widzenia jest rozróżnienie przepisu prawnego i normy prawnej[72] oraz stwierdzenie, że domniemania prawne są normami prawnymi[73]. Normy prawne mają taką samą strukturę (budowę syntaktyczną), co uzasadnione jest m.in. potrzebą zachowania jednolitości systemu prawnego będącego zbiorem elementów jednorodzajowych[74]. Elementami struktury normy prawnej są: adresat, okoliczności, nakaz albo zakaz oraz zachowanie (A, O, n/z, Z). Aby ustalić sens normy prawnej wyrażonej w przepisie należy odczytać przepis na poziomie dyrektywnym poprzez odtworzenie z niego wyrażenia normokształtnego. W tekście prawnym – na poziomie deskryptywnym przepis ma bowiem postać gramatycznego zdania oznajmującego[75]. Gdyby przełożyć kształt słowny dyspozycji przepisu zawierającego sformułowanie „*uznaje się*" lub „*domniemywa się*" na wyrażenie normokształtne, miałoby ono postać „*nakazuje się uznawać*". Niezależnie więc od tego, czy przepis zawierałby określenie

[70] Z. Radwański (w:) *Prawo cywilne – część ogólna*, A. Olejniczak, Z. Radwański, Warszawa 1993, s. 56–57.
[71] Tak też H. Dolecki, *Ciężar dowodu…*, s. 159.
[72] Zob. Z. Ziembiński, *Przepis prawny a norma prawna*, Ruch Prawniczy i Ekonomiczny 1960, s. 105 i n.; Z. Ziembiński, *Problemy podstawowe prawoznawstwa*, Warszawa 1980, s. 149 i n.
[73] Por. H. Dolecki, *Ciężar dowodu…*, s. 137.
[74] O. Bogucki, A. Choduń, *Zasady prawa – źródła prawa i źródła nieporozumień* (w:) A. Bałaban, J. Ciapała, P. Mijal (red.), *Źródła prawa w Rzeczypospolitej Polskiej. W 15 lat po wejściu w życie Konstytucji z 2 kwietnia 1997 roku*, Szczecin 2013, s. 72.
[75] M. Zieliński, *Wykładnia prawa. Zasady, reguły, wskazówki*, Warszawa 2012, s. 372.

„*uznaje się*" czy „*domniemywa się*", odtworzone z niego wyrażenie normokształtne zawierałoby nakaz „*uznawania".*

Zgodnie z poglądem wyrażonym przez Sąd Najwyższy do domniemania prawnego nie mają zastosowania zasady wzruszania domniemania faktycznego ze względu na znaczne różnice pomiędzy tymi domniemaniami. O ile domniemanie faktyczne, będące rozumowaniem sędziego opartym na wiedzy i doświadczeniu życiowym, może być wzruszone przez wykazanie nieprawidłowości tego rozumowania, to domniemanie prawne, zawierające ustawowy nakaz przyjęcia określonego faktu w razie ustalenia innego faktu, wymaga obalenia w drodze dowodu przeciwieństwa[76]. Niezgodnie z art. 6 k.c. ciężar dowodu przeciwieństwa wniosku domniemania, spoczywa na stronie, która go kwestionuje[77]. Jednocześnie należy zauważyć, że kwestionowanie podstawy domniemania prawnego można ograniczyć do dowodu przeciwnego. Aby sąd nie przyjął wniosku domniemania, wystarczy bowiem, że jego podstawy są wątpliwe. Przeprowadzanie dowodu przeciwieństwa, a więc ich fałszywości nie jest konieczne. Przeprowadzenie dowodu przeciwieństwa odnosi się jedynie do wniosku domniemania prawnego i wówczas przyjmuje się, że następuje obalenie domniemania. Jeżeli podstawa domniemania prawnego zostanie udowodniona, wówczas sąd będzie związany jego wnioskiem, choćby wiosek ten był wątpliwy. W sytuacjach wątpliwych wniosek domniemania powinien być utrzymany[78].

1.2.1.1. Domniemanie prawne formalne

Domniemanie prawne formalne istnieje wtedy, gdy norma prawna nakazuje uznawać dane fakty za ustalone, dopóki nie zostanie wykazane ich przeciwieństwo. Domniemanie formalne stanowi nakaz uznania określonego twierdzenia. Przepisy ustanawiające domniemania formalne nakazują uznawać, że określony stan faktyczny istnieje, dopóki nie zostanie wykazany odmienny stan faktyczny[79]. Domniemanie formalne posiada odmienną strukturę logiczną od domniemania prawnego materialnego. Składa się ono z funktora

[76] Por. wyrok Sądu Najwyższego z 30 marca 2000 r., III CKN 811/98, Lex nr 51364.
[77] Por. H. Dolecki, *Ciężar dowodu…*, s. 151–152.
[78] *Ibidem*, s. 154.
[79] Z. Ziembiński, *Logika*…, s. 221.

domniemaniotwórczego oraz wniosku. W odróżnieniu od domniemania materialnego, przepis wprowadzający takie domniemanie w zasadzie nie zawiera podstawy domniemania (poprzednika), w rozumieniu faktów, z których można wyciągnąć wniosek. Ewentualnie przesłanką byłby tu ustanowiony przez prawodawcę zakres zastosowania danej normy[80]. Domniemania te należą do twierdzeń, które nie wymagają żadnych czynności dowodowych od podmiotu, na którego korzyść przemawia domniemanie, a ich skutek następuje z mocy samego prawa[81]. W całości zwalniają stronę z przeprowadzenia dowodu i jednocześnie przenoszą ciężar dowodu przeciwieństwa na stronę przeciwną[82]. Domniemania formalne, w przeciwieństwie do domniemań materialnych, które opierają się na następstwie przesłanki i wniosku, wyrażają wartości aksjologiczne, podlegające ochronie z woli prawodawcy[83].

W judykaturze domniemanie prawne formalne rozumiane jest jako norma prawna nakazująca uznawać istnienie określonego stanu faktycznego, bez wymagania wykazania jakiejkolwiek okoliczności związanej z faktem domniemanym i pozwalającej go uwiarygodnić. Domniemanie takie wiąże sąd, dopóki osoba podważająca je nie przeprowadzi dowodu przeciwieństwa. Sąd jest nim związany, co jednak nie ogranicza możliwości prowadzenia postępowania dowodowego w celu wykazania okoliczności przeciwnych wówczas, gdy domniemanie ma charakter wzruszalny (ustawa nie wyłącza dopuszczalności jego obalenia)[84]. Jako przykład można wskazać domniemanie dobrej wiary uregulowane w art. 7 k.c. (jeżeli ustawa uzależnia skutki prawne od dobrej lub złej wiary, domniemywa się istnienie dobrej wiary). Na gruncie tego przepisu dla podważenia domniemania konieczne jest udowodnienie złej wiary. Nie można poprzestać na wykazaniu, że dobra wiara budzi wątpliwości[85]. Jako przykład domniemania prawnego formalnego można wskazać również art. 5 § 1 k.p.k. (zasada domniemania niewinności), zgodnie z którym oskarżonego uważa się za

[80] Por. I. Andrych–Brzezińska, *Ciężar dowodu…*, s. 257–258 i 261.
[81] L. Morawski, *Domniemania a dowody…*, s. 49; I. Andrych–Brzezińska, *Ciężar dowodu…*, s. 258–259.
[82] H. Dolecki, *Ciężar dowodu…*, s. 153–154.
[83] I. Andrych–Brzezińska, *Ciężar dowodu…*, s. 261.
[84] Por. wyrok Sądu Okręgowego w Łodzi z 23 czerwca 2017 r., III Ca 336/17, Lex nr 2420232.
[85] Zob. postanowienie Sądu Najwyższego z 4 grudnia 2009 r., III CSK 79/09, Lex nr 677888.

niewinnego, dopóki wina jego nie zostanie udowodniona i stwierdzona prawomocnym wyrokiem.

Przyjęcie twierdzenia o fakcie domniemanym (np. dobrej wiary) nie wymaga wcześniejszego ustalenia żadnego innego faktu, ponieważ nie jest możliwe zanegowanie ustalenia faktu domniemanego (dobrej wiary) przez wykazanie braku przesłanki domniemania. Do obalenia domniemania prawnego formalnego wymagany jest dowód przeciwieństwa, nie jest wystarczający dowód przeciwny. Obalenia domniemania dobrej wiary nie polega zatem na poddaniu jej w wątpliwość, konieczne jest wykazanie, że osoba znajdowała się w złej wierze[86].

1.2.1.2. Domniemanie prawne materialne

Domniemanie prawne materialne występuje wtedy, gdy norma prawna nakazuje uznawać, że jeżeli dany podmiot wykaże fakt A, to na tej podstawie należy uznać za wykazany fakt B (narzucona przez prawo reguła wnioskowania). Domniemanie prawne tworzy bowiem narzuconą przez ustawę dyrektywę inferencyjną wnioskowania z jednych faktów o innych[87]. Domniemanie materialne składa się z trzech elementów: przesłanki (podstawy), zwrotu domniemaniotwórczego oraz wyprowadzonego z przesłanki wniosku. Przesłankę domniemania łączy z jego wnioskiem związek wynikania oparty na mniejszym lub większym stopniu prawdopodobieństwa[88]. Z logicznego punktu widzenia są to więc samodzielne zdania logiczne – poprzednik oraz następnik. Aby można było przyjąć wniosek domniemania, jego przesłanka powinna zostać wykazana przez podmiot, na korzyść którego przemawia domniemanie, zgodnie z ogólnymi regułami dowodzenia[89]. W domniemaniu prawnym materialnym ciężar dowodu rozkłada się w ten sposób, że ciężar udowodnienia podstawy domniemania spoczywa na stronie korzystającej z domniemania, a ciężar dowodu przeciwieństwa wniosku domniemania spoczywa na jej przeciwniku[90]. Związanie sądu domniemaniem prawnym materialnym polega na tym, że jeżeli zaistnieje przesłanka opisana w podstawie domniemania, to sąd ma obowiązek stwierdzenia

[86] Por. I. Andrych–Brzezińska, *Ciężar dowodu…*, s. 273.
[87] Z. Ziembiński, *Logika*…, s. 221–222.
[88] Por. I. Andrych–Brzezińska, *Ciężar dowodu…*, s. 256 i 260.
[89] *Ibidem*, s. 252 i 257.
[90] H. Dolecki, *Ciężar dowodu…*, s. 154.

skutków opisanych w jego wniosku[91]. Skutki te są dla sądu wiążące, dopóki nie zostaną obalone przez stronę przeciwną.

Obalenie domniemania prawnego materialnego polega na udowodnieniu, że pomimo tego, iż zaistniały okoliczności składające się na jego podstawę, to jednak jego wniosek nie jest zgodny z rzeczywistością[92]. Usunięcie domniemania sprowadza się zatem do zakwestionowania jego wniosku, poprzez wykazanie, że nie jest on zgodny z rzeczywistością[93]. Wykazanie, że nie zachodzą okoliczności wskazane w podstawie domniemania nie stanowi jego obalenia, ponieważ wówczas norma prawna, która ustanawia określone domniemanie nie będzie miała zastosowania[94]. Obalenie domniemania materialnego, podobnie jak domniemania formalnego następuje za pomocą dowodu przeciwieństwa. Należy zaznaczyć, że w literaturze przedmiotu prezentowany jest również pogląd, zgodnie z którym obalenie domniemania prawnego może polegać na zakwestionowaniu jego podstawy za pomocą dowodu przeciwnego, a więc wykazaniu, że składające się na nią twierdzenia budzą wątpliwości[95]. W ocenie autorki niniejszej pracy przeczenie okolicznościom stanowiącym podstawę domniemania, a więc wykazanie okoliczności odmiennych niż określa jego przesłanka nie stanowi obalenia domniemania prawnego. O braku podstawy domniemania można mówić, gdy fakt opisany w jego przesłance nie zostanie udowodniony lub zostanie skutecznie zakwestionowany. Wtedy domniemanie nie powstanie i nie ma potrzeby jego obalenia[96]. W każdym jednak przypadku, skutkiem zaprzeczenia wniosku domniemania czy zniweczenia jego podstawy jest brak możliwości dokonania ustaleń faktycznych przy zastosowaniu domniemania prawnego[97].

---

[91] H. Dolecki, *Ciężar dowodu…*, s. 138.
[92] Z. Radwański, M. Zieliński (w:) *System Prawa Prywatnego, Prawo cywilne – część ogólna*, M. Safjan (red.), Warszawa 2007, s. 378–379.
[93] Por. D. Michta, *Domniemanie w polskim prawie upadłościowym*, „EUNOMIA – Rozwój Zrównoważony – Sustainable Development" 2018, s. 10.
[94] I. Andrych–Brzezińska, *Ciężar dowodu…*, s. 271, odmiennie H. Dolecki, *Ciężar dowodu…*, s. 147–149.
[95] Por. H. Dolecki, *Ciężar dowodu…*, s. 160.
[96] Tak też J. Gwiazdomorski, *Dwa „domniemania"* (w:) *Księga pamiątkowa dla uczczenia pracy naukowej Kazimierza Przybyłowskiego*, W. Osuchowski, M. Sośniak, B. Walaszek (red.), Kraków–Warszawa 1964, s. 97–98.
[97] I. Andrych–Brzezińska, *Ciężar dowodu…*, s. 272.

Przykładem domniemania prawnego materialnego jest art. 85 § 1 k.r.o., zgodnie z którym domniemywa się, że ojcem dziecka jest ten, kto obcował z matką dziecka nie dawniej niż w trzechsetnym, a nie później niż w sto osiemdziesiątym pierwszym dniu przed urodzeniem się dziecka, albo ten, kto był dawcą komórki rozrodczej w przypadku dziecka urodzonego w wyniku dawstwa partnerskiego w procedurze medycznie wspomaganej prokreacji. Przesłanką powyższego domniemania jest obcowanie z matką dziecka w okresie koncepcyjnym (pomiędzy 300 a 181 dniu przed urodzeniem się dziecka) albo dawstwo komórki rozrodczej w przypadku dawstwa partnerskiego w procedurze medycznie wspomaganej prokreacji. Przesłanka ta ma w obu przypadkach charakter faktyczny. Wnioskiem domniemania jest ojcostwo dziecka, którego dotyczy proces. Jest to domniemanie prawne wzruszalne (*preasumptio iuris tantum*). Obalenie domniemania może polegać na wykazaniu dowodami biologicznymi, fałszywości zdania „jest ojcem dziecka”[98].

Takiego domniemania można również dopatrzeć się w art. 476 k.c., zgodnie z którym dłużnik dopuszcza się zwłoki, gdy nie spełnia świadczenia w terminie, a jeżeli termin nie jest oznaczony, gdy nie spełnia świadczenia niezwłocznie po wezwaniu przez wierzyciela. Nie dotyczy to wypadku, gdy opóźnienie w spełnieniu świadczenia jest następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi. Przepis ten wprowadza domniemanie zwłoki. Wierzyciel powinien udowodnić jedynie fakt opóźnienia. Domniemywa się, że dłużnik ponosi odpowiedzialność za opóźnienie. To na dłużniku spoczywa ciężar udowodnienia przeciwieństwa, że jego opóźnienie nie stanowiło zwłoki[99].

1.2.1.3. Domniemanie obalalne/zwykłe/wzruszalne (preasumptio iuris tantum)

Zgodnie z art. 234 zd. 2 k.c. wprawdzie domniemania prawne wiążą sąd, jednak mogą być obalone, jeżeli ustawa tego nie wyłącza. Domniemanie obalalne to domniemanie, co do którego norma prawna dopuszcza jego obalenie. Strona może to uczynić poprzez przeprowadzenie dowodu przeciwko wnioskowi

[98] Por. M. Domański (w:) *Kodeks rodzinny i opiekuńczy. Komentarz*, K. Osajda (red. serii), M. Domański, J. Słyk (red. tomu), Warszawa 2023, Legalis, nb 1 i 6.
[99] Zob. J. M. Kondek (w:) *Kodeks cywilny. Komentarz*, K. Osajda (red. serii), W. Borysiak (red. tomu), Warszawa 2023, Legalis, nb 4.

domniemania – przedstawiając dowód przeciwieństwa[100]. Podmiot, który opiera swoje twierdzenia na określonych faktach obowiązany jest te fakty udowodnić. Domniemania prawne ułatwiają dowodzenie tych faktów przez to, że prawodawca w przypadkach, w których uznaje to za uzasadnione przerzuca na drugą stronę ciężar obalenia domniemania[101].

Jako przykład domniemania wzruszalnego można wskazać domniemanie winy przewoźnika, w tych przypadkach, gdy jest ona oparta na zasadzie winy. Przykładowo, odpowiedzialność przewoźnika w Konwencji CMR opiera się na zasadzie tzw. winy domniemanej[102]. Domniemanie to ma charakter domniemania prawnego zwykłego (*preasumptio iuris tantum*), tzn. przewoźnik może przeprowadzić tzw. ekskulpację poprzez przeprowadzenie przeciwdowodu i wykazanie jednej z okoliczności zwalniających go z odpowiedzialności. Domniemanie może być obalone przez przeciwnika w sporze, ale to czy do tego doszło, wymaga każdorazowo oceny przeprowadzonej przy uwzględnieniu okoliczności konkretnego przypadku[103]. Przykładem domniemania wzruszalnego jest również art. 9 k.c. (domniemanie urodzenia się żywym), zgodnie z którym w razie urodzenia się dziecka domniemywa się, że przyszło ono na świat żywe.

Wśród domniemań prawnych obalalnych można wyróżnić domniemania prawne kwalifikowane, a więc takie, które mogą być obalone przez stronę wyłącznie we wskazany sposób[104]. W takim przypadku ustawodawca wprowadza szczególne wymogi co do ich obalenia ewentualnie ogranicza możliwość przeprowadzenia dowodu przeciwieństwa[105]. Ograniczenie możliwości obalenia domniemania może mieć różną postać: podmiotową (art. 66–70 k.r.o.), czasową (art. 679 § 1 zd. 2 k.p.c.) albo w zakresie dopuszczalnych zarzutów (art. 679 § 1 zd. 2 k.p.c.). Ustawodawca niekiedy dopuszcza możliwość obalenia domniemania

[100] Por. K. Flaga–Gieruszyńska, *Postępowanie cywilne. Pytania*, Warszawa 2015, s. 97.
[101] Z. Ziembiński, *Logika*…, s. 222.
[102] Por. G. Kozieł, *Odpowiedzialność za niewykonanie i nienależyte wykonanie umowy* (w:) *Pozakodeksowe umowy handlowe*, A. Kidyba (red.), Warszawa 2018, Lex (SIP nie podaje tu nb); K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 378.
[103] Por. wyrok Sądu Najwyższego z 3 kwietnia 2000 r., I CKN 149/98, Lex nr 50871; postanowienie Sądu Najwyższego z 12 kwietnia 2019 r., I CSK 501/18, Lex nr 2648718.
[104] K. Flaga–Gieruszyńska, *Postępowanie cywilne…*, s. 97.
[105] A. Olejniczak, Z. Radwański, *Prawo cywilne – część ogólna*, Warszawa 2017, s. 61; G. Jędrejek, *Kodeks rodzinny i opiekuńczy. Komentarz aktualizowany*, Lex 2019, nb 2.

wyłącznie w szczególnym postępowaniu. Wówczas niemożliwe jest ustalenie przez sąd w innym postępowaniu faktów, które są objęte wnioskiem domniemania w sposób odmienny niż wynika to z normy domniemania[106].

Obalenie domniemania kwalifikowanego polega na przedstawieniu dowodu przeciwieństwa. Zgodnie ze stanowiskiem Sądu Najwyższego niewystarczające jest uprawdopodobnienie wniosku przeciwnego do wniosku domniemania (w sprawie o zaprzeczenie ojcostwa sąd wskazał, że celem takiego procesu nie jest ustalenie ojcostwa biologicznego męża matki, lecz obalenie ustawowego domniemania, że dziecko od niego pochodzi)[107].

Domniemanie prawne kwalifikowane można zatem obalić, ale możliwości jego obalenia są ograniczone. Przykładem może być ojcostwo dziecka z małżeństwa. Zgodnie z art. 62 k.r.o., jeżeli dziecko urodziło się w czasie trwania małżeństwa albo przed upływem trzystu dni od jego ustania lub unieważnienia, domniemywa się, że pochodzi ono od męża matki. Domniemania tego nie stosuje się, jeżeli dziecko urodziło się po upływie trzystu dni od orzeczenia separacji. Jeżeli dziecko urodziło się przed upływem trzystu dni od ustania lub unieważnienia małżeństwa, lecz po zawarciu przez matkę drugiego małżeństwa, domniemywa się, że pochodzi ono od drugiego męża. Domniemanie to nie dotyczy przypadku, gdy dziecko urodziło się w następstwie procedury medycznie wspomaganej prokreacji, na którą wyraził zgodę pierwszy mąż matki. Domniemania powyższe mogą być obalone tylko na skutek powództwa o zaprzeczenie ojcostwa. A zatem domniemanie pochodzenie dziecka od męża matki wiąże sąd i może zostać obalone tylko w drodze powództwa o zaprzeczenie ojcostwa. W braku takiego obalenia domniemanie to obowiązuje bezwzględnie, choćby było oczywiste, że dziecko nie mogło być spłodzone przez męża matki[108].

---

[106] Por. K. Gołębiowski, *O domniemaniach związanych z wpisami w księgach wieczystych, ich obalaniu oraz konstytutywnym charakterze wpisu, cz. I*, Przegląd Sądowy (PS) 2014, s. 78–93.
[107] Zob. wyrok Sądu Najwyższego z 13 grudnia 2000 r., III CKN 1422/00, OSNC 2001, nr 7–8, poz. 106.
[108] Por. S. Kotas–Turoboyska, *Przykładowe orzecznictwo* (w:) *Prawo rodzinne i opiekuńcze. Vademecum*, Warszawa 2022, Lex (SIP nie podaje tu nb) oraz nadal aktualne orzeczenie Sądu Najwyższego z 7 lutego 1948 r., C.III. 1741/47, OSN 1949, nr 1, poz. 12.

1.2.1.4. Domniemanie nieobalalne/niewzruszalne (preasumptio iuris ac de iure)

Domniemanie nieobalalne to domniemanie, co do którego norma prawna nie przewiduje możliwości jego obalenia poprzez przeprowadzenie przeciwdowodu. Przypadki takie występują niezwykle rzadko. Wówczas możliwość przeprowadzenia dowodu przeciwko wnioskowi domniemania jest wyłączona[109]. Do przepisów wprowadzających takie domniemanie zaliczany jest art. 365 § 1 k.p.c.[110]. Z prawomocnym orzeczeniem wydanym w dwuinstancyjnym postępowaniu sądowym wiąże się domniemanie zgodności z prawem takiego orzeczenia. Rozstrzygnięcie, które nie podlega kontroli innych organów i z którym wiąże się domniemanie zgodności z prawem, nie podlega obaleniu w dalszym postępowaniu. Ustawodawca w takim przypadku wyłącza możliwość kwestionowania domniemania zgodności orzeczenia sądowego z prawem. Orzeczeniom tym przysługuje domniemanie zgodności z prawem, które nie może zostać podważone[111]. Powyższa kwalifikacja może jednak budzić wątpliwości. Jednocześnie wobec nieusuwalności domniemania konstrukcja taka pod względem skutków nie różniłaby się od fikcji prawnej[112].

1.2.1.5. Domniemanie wiarygodności – względnie niewzruszalne

Domniemania wiarygodności to szczególny rodzaj domniemań prawnych, których funkcjonowanie jest związane z istnieniem określonego orzeczenia sądu albo dokumentu urzędowego. Domniemania te sprawiają, że określone przez prawo wnioski, które z nich wynikają przyjmuje się za prawdziwe bez

[109] Zob. Z. Ziembiński, *Logika*…, s. 222; K. Flaga–Gieruszyńska, *Postępowanie cywilne*…, s. 97.
[110] I. Kunicki, *Szczególne rodzaje mocy wiążącej orzeczenia* (w:) *Związanie sądu wydanym orzeczeniem w procesie cywilnym*, Warszawa 2010, Lex (SIP nie podaje tu nb); A. Skąpski, *Ograniczenia dowodzenia w procesie cywilnym*, Warszawa–Kraków 1981, s. 43; J. Sobkowski, *Wyrok karny w polskim procesie cywilnym de lege lata i de lege ferenda*, Nowe Prawo 1958, s. 32; F. Rosengarten, *Prejudycjalność wyroku karnego w postępowaniu cywilnym*, Nowe Prawo 1971, s. 1794–1795.
[111] Por. wyrok Trybunału Konstytucyjnego z 1 kwietnia 2008 r., SK 77/06, OTK–A 2008, nr 3, poz. 39.
[112] R. Markiewicz, *Postacie licencji zbiorowych z rozszerzonym skutkiem* (w:) *Prawo autorskie na jednolitym rynku cyfrowym. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/790*, Warszawa 2021, Lex (SIP nie podaje tu nb); F. Trumpke, *Exklusivität und Kollektivierung: Das skandinavische Modell der Erweiterten Kollektiven Lizenz*, Berlin 2016, s. 106–107.

wcześniejszej weryfikacji. U podstaw takich domniemań znajduje się twierdzenie o wiarygodności orzeczeń sądów lub niektórych dokumentów[113].

Względna niewzruszalność domniemania wiarygodności polega na tym, że jego obalenie może nastąpić jedynie w drodze procedury przewidzianej przepisami prawa dla podważenia danego dokumentu, orzeczenia czy aktu. Domniemanie to może być zatem wzruszone w sposób szczególny, pośredni, poprzez usunięcie podstawy domniemania. Nie kwestionuje się tu bezpośrednio wniosku domniemania, ponieważ wyprowadzony z takich domniemań wniosek traktuje się jako pewny i niewzruszalny[114].

I tak na przykład usunięcie niezgodności treści księgi wieczystej z rzeczywistym stanem prawnym może nastąpić w drodze powództwa o usunięcie niezgodności (art. 10 ustawy z dnia 6 lipca 1982 r. o księgach wieczystych i hipotece), uznanie osoby za zmarłą albo której zgon został stwierdzony, że pozostaje przy życiu lub że śmierć jej nastąpiła w innej chwili niż chwila oznaczona w orzeczeniu, może nastąpić w postępowaniu nieprocesowym na wniosek zainteresowanego w trybie art. 539 i n. k.p.c. Wyjątek stanowi tu domniemanie wiarygodności dokumentu urzędowego. Do jego obalenia wystarczy bowiem przeprowadzenie dowodu przeciwieństwa (art. 252 k.p.c.)[115].

Jako przykład domniemania wiarygodności można wskazać art. 244 § 1 k.p.c., zgodnie z którym dokumenty urzędowe, sporządzone w przepisanej formie przez powołane do tego organy władzy publicznej i inne organy państwowe w zakresie ich działania, stanowią dowód tego, co zostało w nich urzędowo zaświadczone. Z domniemania wiarygodności – zgodności z prawdą oświadczeń zawartych w ich treści korzystają dokumenty urzędowe. Dokumenty urzędowe korzystają także z domniemania prawdziwości (autentyczności). Oba te domniemania mają charakter domniemań prawnych wzruszalnych, a ich rola polega na tym, że zwalniają stronę od przeprowadzenia dowodu na określony

[113] Por. H. Dolecki, *Ciężar dowodu…*, s. 144.
[114] *Ibidem*, s. 146–147.
[115] Zob. M. Dąbrowski, *Domniemanie zgodności ustaw z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej z 1997 roku*, Olsztyn 2017, s. 217.

fakt. Wobec takich dokumentów została wyłączona swobodna ocena dowodów[116]. Traktowanie określonego dokumentu jako dokumentu urzędowego wiąże się z domniemaniem wiarygodności tego dokumentu, co zmienia wynikającą z art. 6 k.c. regułę ciężaru udowodnienia faktu, który co do zasady spoczywa na osobie, która z faktu tego wywodzi skutki prawne. Zgodnie z art. 232 k.p.c., strony są obowiązane wskazywać dowody dla stwierdzenia faktów, z których wywodzą skutki prawne. Wobec tego, co do zasady, to powód musi udowodnić istnienie dochodzonej wierzytelności, okoliczności jej powstania oraz wysokość. Pozwany chcąc obalić domniemanie prawdziwości dokumentu urzędowego, musi przeprowadzić dowód przeciwieństwa. Może skorzystać ze wszelkich środków dowodowych. Domniemanie zgodności z prawdą dokumentu urzędowego powoduje, że jest to najbardziej wiarygodny środek dowodowy w postępowaniu cywilnym, najczęściej mający dla sądu rozstrzygające znaczenie[117].

1.2.1.6. Domniemanie prawa lub stosunku prawnego

Domniemanie prawa lub stosunku prawnego to domniemanie, którego przesłanką jest ustalenie zawarte w prawomocnym orzeczeniu sądu. Wypowiedzi takie nie są zdaniami w sensie logicznym, ponieważ nie przysługuje im cecha prawdziwości lub fałszywości. W procesie stosowania prawa sąd poprzestaje na ustaleniu, czy zaszły fakty będące podstawą domniemania i przyjmuje wniosek domniemania bez dokonywania subsumpcji stanu faktycznego pod normę prawną[118]. Podważenie domniemania prawa za pomocą dowodu przeciwieństwa następuje przy zastosowaniu reguł języka prawnego, a więc poprzez odwołanie się do definicji legalnych lub kontekstu językowego w przepisach prawnych, a nie jedynie przy pomocy wiedzy i doświadczenia życiowego[119]. Polega to na udowodnieniu określonych faktów, a następnie wykazaniu, że w wyniku zastosowania danej normy prawnej stosunek prawny jest inny niż określony we

[116] Por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 13 maja 2015 r., VI ACa 880/14, Lex nr 1814846; wyrok Sądu Apelacyjnego w Lublinie z 5 lutego 2014 r., I ACa 667/13, Lex nr 1438095.
[117] Zob. wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z 4 listopada 2020 r., I ACa 352/19, Lex nr 3153311.
[118] J. Nowacki, *Domniemania prawne*, Katowice 1976, s. 66; I. Andrych–Brzezińska, *Ciężar dowodu…*, s. 261 i n.
[119] Por. J. Wróblewski, *Domniemania prawne…*, s. 14.

wniosku domniemania (np. że posiadacz rzeczy nie jest jej właścicielem, ponieważ przeniósł własność rzeczy na inną osobę)[120].

Istotą domniemania ustanowionego przez prawo jest to, że wykazanie faktu, z którym przepis prawa wiąże określone domniemanie, obliguje sąd do przyjęcia faktu domniemanego, natomiast strona przecząca domniemanemu faktowi i wywodząca ze stanu przeciwnego skutki prawne, może to domniemanie obalić (art. 234 k.p.c.) wykazując istnienie stanu przeciwnego do domniemanego. Przykładem takiego domniemania przed dematerializacją akcji było domniemanie, że akcjonariuszem spółki jest posiadacz akcji na okaziciela z art. 343 § 1 k.s.h. (wobec spółki uważa się za akcjonariusza tylko tę osobę, która jest wpisana do rejestru akcjonariuszy, z uwzględnieniem ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o obrocie instrumentami finansowymi). Dla wykazania statusu akcjonariusza spółki wystarczające było udowodnienie posiadania akcji na okaziciela. Ażeby obalić domniemanie, że powód jest akcjonariuszem pozwanej spółki, musiała ona powołać i udowodnić fakty dotyczące takiego wejścia przez powoda w posiadanie akcji, które nie mogło prowadzić do uzyskania praw z tych akcji lub zajścia w czasie, gdy powód akcje te posiadał takich faktów, które musiałby prowadzić do utraty przez powoda statusu akcjonariusza. Z posiadaniem akcji na okaziciela wiązały się domniemania, że ma ono charakter samoistny i jest zgodne z prawem (art. 339 i 341 k.c.). Skoro powód posiadał akcje na okaziciela, to jego status jako posiadacza samoistnego i będącego w prawie miała obowiązek obalić pozwana spółka[121].

Przykładem takiego domniemania jest także art. 1025 § 2 k.c. (stwierdzenie nabycia spadku), zgodnie z którym domniemywa się, że osoba, która uzyskała stwierdzenie nabycia spadku albo poświadczenie dziedziczenia, jest spadkobiercą oraz art. 31 § 1 k.c. (uznanie za zmarłego) stanowiący, że domniemywa się, iż zaginiony zmarł w chwili oznaczonej w orzeczeniu o uznaniu za zmarłego.

[120] Zob. Z. Radwański, M. Zieliński, *System prawa*…, s. 379.
[121] Por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z 14 lipca 2016 r., I ACa 507/16, Lex nr 2112373; wyrok Sądu Najwyższego z 24 czerwca 2022 r., II CSKP 322/22, Lex nr 3456149.

1.2.1.7. Domniemanie faktu

Domniemanie faktu to domniemanie, którego wniosek sprowadza się do faktów. Fakty te w szerokim rozumieniu stanowią wszystkie te elementy, które stanowiłyby przedmiot dowodu, gdyby nie domniemanie, a więc stany psychofizyczne, zdarzenia, które są niezależne od zachowań podmiotów, zgodność posiadania ze stanem prawnym, czy zgodność treści księgi wieczystej z rzeczywistym stanem prawym. Domniemania te wyrażone są za pomocą zdań, którym można przypisać cechę prawdziwości lub fałszywości. W procesie stosowania prawa sąd oprócz przyjęcia wniosku domniemania, musi także dokonać subsumpcji wniosku domniemywanego prawa pod normę prawną[122]. Podważenie domniemania faktu za pomocą dowodu przeciwieństwa następuje przy zastosowaniu reguł empirycznych[123]. Polega to na przeprowadzeniu dowodu, kierując się wiedzą i zasadami doświadczenia życiowego, że w konkretnym przypadku było inaczej (np. dla obalenia domniemania żywego urodzenia należy udowodnić, że płód był martwy)[124]. Należy zauważyć, że domniemanie faktu to nie domniemanie faktyczne.

Przykładem domniemania faktu jest domniemanie dobrej wiary (art. 7 k.c.), domniemanie wiedzy dłużnika, że działał ze świadomością pokrzywdzenia wierzycieli (art. 527 § 4 k.c.), domniemanie żywego urodzenia (art. 9 k.c.) oraz domniemanie równoczesnej śmierci kommorientów, tj. osób zmarłych podczas tego samego niebezpieczeństwa (art. 32 k.c.)[125].

1.2.2. Konstrukcja „chyba że" – tzw. wątpliwe domniemanie prawne

Niekiedy do wprowadzenia ułatwienia dowodowego stosuje się konstrukcję „chyba że". W doktrynie i orzecznictwie istnieje rozbieżność co do jej charakteru prawnego. Wskazuje się, że konstrukcja ta wprowadza domniemanie prawne albo wpływa jedynie na rozkład ciężaru dowodu[126]. Prezentowany jest

[122] I. Andrych–Brzezińska, *Ciężar dowodu…*, s. 261 i n.; J. Nowacki, *Domniemania prawne*, s. 27–29.
[123] Zob. J. Wróblewski, *Domniemania prawne…*, s. 14.
[124] Por. Z. Radwański, M. Zieliński, *System prawa*…, s. 379.
[125] *Ibidem*, s. 375.
[126] L. Morawski, *Domniemania a dowody…*, s. 77–78; I. Andrych–Brzezińska, *Ciężar dowodu…*, s. 282.

pogląd, zgodnie z którym zwrot „chyba że" wpływa na rozkład ciężaru dowodu[127], stanowiąc odstępstwo od zasady z art. 6 k.c., podczas gdy domniemanie prawne prowadzi do ustalenia faktów opisanych w jego wniosku.

I tak na przykład Sąd Najwyższy przyjął, że konstrukcja przepisu art. 48 k.p., w którym zastosowano zwrot „chyba że" wskazuje na rozłożenie ciężaru dowodu. Zgodnie z tym przepisem pracodawca może odmówić ponownego zatrudnienia pracownika, jeżeli w ciągu 7 dni od przywrócenia do pracy nie zgłosił on gotowości niezwłocznego podjęcia pracy, chyba że przekroczenie terminu nastąpiło z przyczyn niezależnych od pracownika. W zakresie wykazania zachowania lub upływu terminu – pracodawca ma obowiązek wykazania, o ile wyprowadza z tego skutki prawne, że upłynął termin liczony od daty uprawomocnienia się orzeczenia, pracownik zaś ma obowiązek wykazania, że przekroczenie terminu nastąpiło z przyczyn od niego niezależnych, jeżeli twierdzi, że pracodawca powinien go ponownie zatrudnić mimo upływu siedmiu dni)[128]. Podobnie na płaszczyźnie art. 409 k.c. (obowiązek wydania korzyści lub zwrotu jej wartości wygasa, jeżeli ten, kto korzyść uzyskał, zużył ją lub utracił w taki sposób, że nie jest już wzbogacony, chyba że wyzbywając się korzyści lub zużywając ją powinien był liczyć się z obowiązkiem zwrotu) – przepis ten umożliwia pominięcie kwestii braku wzbogacenia, jeżeli wzbogacony wyzbywając się korzyści, powinien był liczyć się z obowiązkiem zwrotu. Konstrukcja przepisu oraz użycie zwrotu „chyba że" w powiązaniu z art. 6 k.c. i rozkładem ciężaru dowodu, wskazują, że okoliczność ta powinna być udowodniona przez powoda, dochodzącego roszczeń z tytułu bezpodstawnego wzbogacenia[129]. Z kolei odmiennie w odniesieniu do art. 3 pkt 17a ustawy z dnia 28 listopada 2003 r. o świadczeniach rodzinnych (Dz.U. z 2024 r. poz. 323) Naczelny Sąd Administracyjny przyjął, że przepis ten definiujący osobę samotnie wychowującą dziecko i zawierający w swej konstrukcji zwrot „chyba że" tworzy w części poprzedzającej ten zwrot domniemanie prawne (osoba samotnie wychowującej dziecko – oznacza pannę, kawalera, wdowę, wdowca, osobę

[127] B. Janiszewska, *Glosa do wyroku sądu apelacyjnego z dnia 24 maja 2002 r., I ACa 1459/01*, PS 2005, s. 149.
[128] Zob. wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie z 12 czerwca 2018 r., XXVII Ca 224/18, Lex nr 2574723; wyrok Sądu Najwyższego z 14 stycznia 2008 r., II PK 104/07, Lex nr 442870.
[129] Por. wyrok Sądu Rejonowego w Łodzi z 8 lutego 2016 r., XVIII C 1659/15, Lex nr 2134248.

pozostającą w separacji orzeczonej prawomocnym wyrokiem sądu, osobę rozwiedzioną, chyba że wychowuje wspólnie co najmniej jedno dziecko z jego rodzicem). Spełnienie okoliczności mieszczących się w zakresie wyrażenia umieszczonego po zwrocie „chyba że", przełamuje owe domniemanie. W ocenie Sądu należy przyjąć, że przepis ten formułuje domniemanie, zgodnie z którym osoba stanu wolnego, tj. panna, kawaler, wdowa, wdowiec, osoba rozwiedziona, a także osoba pozostająca w separacji orzeczonej prawomocnym wyrokiem sądu, wychowując dzieci – wychowuje je samotnie. Domniemanie to może zostać jednak obalone w razie ustalenia, że osoba stanu wolnego lub pozostająca w orzeczonej prawomocnie separacji, wychowuje przynajmniej jedno dziecko z jego rodzicem[130].

Istnieją argumenty przemawiające za przyjęciem, że w takim przypadku mamy do czynienia ze zmianą rozkładu ciężaru dowodu, a nie domniemaniem prawnym. Konstrukcja przepisów, w których zawarty jest zwrot „chyba że" jest odmienna od konstrukcji przepisów zawierających domniemanie prawne. Domniemania prawne zostały ukształtowane jako normy prawne nakazujące uznanie określonej reguły inferencji – reguły nakazującej uznanie określonych zdań, a strona, która kwestionuje wniosek domniemania związana jest ciężarem dowodu przeciwieństwa[131]. Dla wprowadzenia domniemania prawnego ustawodawca posługuje się funktorem domniemaniotwórczym w postaci zwrotu „domniemywa się" albo innym zwrotem równoznacznym takim jak „uznaje się", „uważa się", itp. Funktorem tym połączona jest podstawa domniemania z wyprowadzonym z niej wnioskiem. W wyniku zastosowania domniemania, o ile nie zostanie ono obalone, dochodzi do ustalenia określonego faktu lub prawa na podstawie innych ustalonych faktów. Domniemanie kształtuje zatem określony stan faktyczny. Pełni ono podwójną funkcję – jako reguła modyfikacji ciężaru dowodu i reguła ustalania faktów[132].

W przypadku zaś konstrukcji „chyba że", co do zasady, nie dochodzi do ukształtowania stanu faktycznego, a określenia rozkładu ciężaru dowodu, sytuacji

[130] Zob. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 12 października 2016 r., I OSK 354/15, Lex nr 2168101.
[131] Por. H. Dolecki, *Ciężar dowodu…*, s. 154.
[132] Por. L. Morawski, *Domniemania a dowody…*, s. 95.

dowodowej korzystnej dla jednej ze stron. Przepisy zawierające zwrot „chyba że" nie nakazują uznawania jakiś twierdzeń za ustalone. Mechanizm działania domniemania prawnego jest wówczas odmienny od konstrukcji „chyba że", w której – co do zasady – nie można wskazać, że *ipso iure* dochodzi do ustalenia określonych faktów w związku z ustaleniem innych faktów. Pozycja jednej ze stron jest ułatwiona wtedy dlatego, że ustawodawca zwolnił ją z ciężaru dowodu danego faktu, a obciążył tym ciężarem stronę przeciwną. Wprowadzenie konstrukcji „chyba że" pozwala na przyjęcie, że to dłużnik wywodzi korzystne dla siebie skutki prawne z faktów opisanych po tym zwrocie, np. iż naruszenie zobowiązania jest następstwem okoliczności, za które nie odpowiada (art. 471 k.c.) lub działania osoby naruszającej dobra osobiste nie nosi cech bezprawności (art. 24 zd. 1 k.c.). Gdyby przyjąć, że przepisy te wprowadzają domniemania prawne, wówczas brak skutecznego przeprowadzenie dowodu przeciwko wnioskowi domniemania prowadziłby do ustalenia winy (odpowiedzialności) dłużnika lub bezprawności. Przypisywanie takich założeń ustawodawcy nie byłoby jednak uzasadnione z przyczyn aksjologicznych, ponieważ oznaczałoby, że z góry przyjmuje on niewłaściwe lub naganne zachowania podmiotów prawa. Tymczasem zwrot „chyba że" pozwala obciążyć dowodem braku winy lub bezprawności stronę przeciwną, co w sposób wystarczający zapewnia ochronę uprawnionemu[133]. Do rozstrzygnięcia sprawy przez sąd wystarczające jest, że dłużnik nie sprosta spoczywającemu na nim ciężarowi dowodu i nie udowodni braku winy lub bezprawności (*non ius deficit, sed probatio*). Nie bez przyczyny konstrukcje takie nazywane są w literaturze przedmiotu „wątpliwymi" domniemaniami prawnymi[134].

W ocenie autorki niniejszej pracy w przypadku konstrukcji „chyba że", należy każdorazowo ustalić, czy mamy do czynienia jedynie z przerzuceniem ciężaru dowodu, czy z możliwością ustalenia faktów składających się na wniosek domniemania. To jaki charakter ma dana konstrukcja zależy bowiem od kształtu poszczególnych regulacji prawnych, który ją determinują.

[133] Zob. I. Andrych–Brzezińska, *Ciężar dowodu…*, s. 282 i n.
[134] Por. H. Dolecki, *Ciężar dowodu…*, s. 154 i n.

1.2.3. Domniemanie faktyczne (praesumptio facti)

Ustalenie faktów w postępowaniu dowodowym następuje poprzez ich udowodnienie albo za pomocą innych środków, w sposób bezdowodowy, poprzez notoryjność powszechną (art. 228 § 1 k.p.c., fakty powszechnie znane nie wymagają dowodu; sąd bierze je pod rozwagę nawet bez powołania się na nie przez strony), notoryjność sądową (art. 228 § 2 k.p.c., nie wymagają dowodu również fakty, o których informacja jest powszechnie dostępna oraz fakty znane sądowi z urzędu, jednakże sąd powinien zwrócić na nie uwagę stron), przyznanie (art. 229 k.p.c., nie wymagają również dowodu fakty przyznane w toku postępowania przez stronę przeciwną, jeżeli przyznanie nie budzi wątpliwości), niezaprzeczenie (art. 230 k.p.c., gdy strona nie wypowie się co do twierdzeń strony przeciwnej o faktach, sąd, mając na uwadze wyniki całej rozprawy, może fakty te uznać za przyznane) oraz domniemanie faktyczne (art. 231 k.p.c.)[135].

Zgodnie z art. 231 k.p.c. sąd może uznać za ustalone fakty mające istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy, jeżeli wniosek taki można wyprowadzić z innych ustalonych faktów (domniemanie faktyczne). Przepis ten zawiera definicję legalną domniemania faktycznego. Zgodnie z nią domniemanie faktyczne to wnioskowanie, na podstawie którego sąd może uznać za ustalone fakty mające istotne znaczenie dla sprawy na podstawie innych ustalonych faktów. Przepis ten oprócz tego, że pełni rolę definicyjną, kreuje także upoważnienie sądu do przeprowadzenia takiego wnioskowania. Przepis art. 231 k.p.c. ma charakter fakultatywny, a więc sąd może, ale nie musi z upoważnienia skorzystać.

Ogólnie można stwierdzić zatem, że domniemanie faktyczne to wnioskowanie z określonych faktów o innych faktach, stosowane przez sąd, które upraszcza postępowanie dowodowe i pozwala na złagodzenie ciężaru dowodu określonego w art. 6 k.c. Jest ono niezależne od domniemania prawnego[136]. Na podstawie ustalenia jakichś faktów wnioskuje się, że mają miejsce inne fakty[137]. Powyższe objaśnienia doktrynalne znajdują potwierdzenie w orzeczeniu Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Warszawie, zgodnie

[135] Por. H. Dolecki, *Ciężar dowodu…*, s. 169.
[136] Por. Z. Ziembiński, *Logika*…, s. 222.
[137] S. Wronkowska, *Podstawowe pojęcia prawa i prawoznawstwa*, Poznań 2003, s. 155.

z którym z domniemaniem faktycznym mamy do czynienia wtedy, gdy zaistnienie faktów da wyprowadzić się z innych ustalonych faktów. Dodatkowo zwraca się uwagę, że ustalenia faktyczne muszą bazować na faktach, które nadają się do poczynienia dalszych ustaleń w sposób nie budzący wątpliwości[138]. Można przyjąć, że domniemanie faktyczne składa się z podstawy oraz wyprowadzonego z niej wniosku. Podstawą domniemania są fakty pośrednie. Wniosek domniemania stanowią fakty wyprowadzone z faktów pośrednich na podstawie kryteriów swobodnej oceny dowodów, tj. zasad logiki i doświadczenia życiowego[139]. Domniemanie faktyczne podlega konstruowaniu także z uwzględnieniem reguł z art. 233 § 1 k.p.c., twierdzenia i dowodzenia wymagają fakty składające się na podstawę faktyczną domniemania, natomiast fakt domniemany nie wymaga dowodzenia.

W literaturze przedmiotu istnieje kilka koncepcji konstrukcji domniemania faktycznego i kilka propozycji znaczenia tego terminu. Instytucję tą można bowiem rozpatrywać jako zbliżoną do dowodu poszlakowego, domniemania materialnego, a także domniemania wiarygodności. Koncepcje te nie są jednak odpowiednie dla opisania domniemania faktycznego. Właściwa konstrukcja tej instytucji prawnej musi ułatwiać przeprowadzenie dowodu wniosku domniemania poprzez ograniczenie dowodzenia do jego podstawy, a ponadto nie może zmieniać rozkładu ciężaru dowodu. Zastosowanie domniemania faktycznego jest możliwe, gdy wyprowadzony z niego wniosek nie posiada żadnych hipotez konkurencyjnych i wobec zebranych dowodów jest niewątpliwy[140].

Domniemanie faktyczne nie przenosi ciężaru dowodu na przeciwnika procesowego. Dlatego do jego podważenia wystarczy dowód przeciwny. Przeprowadzenie dowodu przeciwieństwa jest zbędne[141]. Domniemanie faktyczne obala się poprzez wykazanie, że domniemywane fakty są wątpliwe. Domniemanie to nie powstanie przez wykazanie nieprawidłowości rozumowania sądu, a nieprawidłowość taka może polegać na tym, że fakt przyjęty przez sąd za

[138] Zob. wyrok Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Warszawie z 7 października 2013 r., XVII AmE 19/12, Lex nr 1720255.
[139] Por. M. Rejdak (w:) *Kodeks postępowania cywilnego. Tom II. Komentarz do art. 205^{1}–424^{12}*, A. Marciniak (red.), Warszawa 2019, Lex.
[140] H. Dolecki, *Ciężar dowodu…*, s. 163 i n.
[141] Por. L. Morawski, *Domniemania a dowody…*, s. 104.

podstawę wnioskowania o innym fakcie nie został ustalony, albo na tym, że fakty składające się na podstawę domniemania faktycznego nie uzasadniają, w świetle wiedzy i doświadczenia życiowego, wyprowadzonego z niego wniosku[142]. Niejednokrotnie jest to możliwe dopiero w apelacji od wyroku, ponieważ uzasadnienie wyroku zawiera wskazanie podstawy faktycznej rozstrzygnięcia, obejmującej ustalenie faktów, które sąd uznał za udowodnione (art. 327^1 § 1 pkt 1 k.p.c., uzasadnienie wyroku zawiera m.in. wskazanie podstawy faktycznej rozstrzygnięcia, obejmującej ustalenie faktów, które sąd uznał za udowodnione, dowodów, na których się oparł, i przyczyn, dla których innym dowodom odmówił wiarygodności i mocy dowodowej)[143]. Jednakże w sytuacji, gdy strona przeciwna w pismach procesowych próbuje narzucić sądowi zastosowanie domniemania faktycznego już wówczas należy przeciwdziałać.

Sąd zawsze, gdy są do tego podstawy, powinien stosować domniemanie faktyczne, ponieważ jego ocena dowodów powinna być swobodna a nie dowolna (art. 233 § 1 k.p.c., sąd ocenia wiarogodność i moc dowodów według własnego przekonania, na podstawie wszechstronnego rozważenia zebranego materiału). Stąd, gdy dany wniosek wynika z kryteriów swobodnej oceny dowodów, to sąd powinien przeprowadzić wnioskowanie o istnieniu określonych faktów na podstawie faktów udowodnionych. Stosowanie domniemania faktycznego stanowi wówczas przejaw dyskrecjonalnej władzy sędziego i czynność ta podejmowana jest z urzędu[144]. Należy zwrócić uwagę, że przepis art. 233 § 1 k.p.c. odnosi się do oceny materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie. Ustalenie faktów na podstawie takiego materiału następuje w sposób zgodny z regułami dowodowymi. Nie można więc utożsamiać obowiązku sądu dotyczącego dokonywania swobodnej a nie dowolnej oceny materiału dowodowego z jego uprawnieniem do ustalenia na tej podstawie innych faktów nieudowodnionych. Sąd może skorzystać z tego uprawnienia, ale nie musi, co wynika wprost z przepisu, jednak musi się kierować zasadami logiki i doświadczeniem życiowym także przy podejmowaniu decyzji czy zastosować takie domniemanie. Jeżeli

[142] Por. wyrok Sądu Najwyższego z 3 grudnia 2009 r., II PK 104/09, Lex nr 558293 oraz wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z 29 kwietnia 2015 r., I ACa 2/15, Lex nr 1782036.
[143] H. Dolecki, *Ciężar dowodu…*, s. 169.
[144] Zob. P. Rylski, *Działanie sądu z urzędu a podstawa faktyczna wyroku cywilnego*, Warszawa 2009, s. 279.

jednak zdecyduje się na zastosowanie domniemania faktycznego, to wnioskowanie takie powinno przebiegać zgodnie z zasadami logiki i doświadczenia życiowego, a także uwzględniać całokształt materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie. Domniemanie faktyczne, przewidziane w art. 231 k.p.c., jest środkiem pozwalającym ustalić określony element stanu faktycznego, a tym samym należy do kręgu czynności związanych z dokonywaniem ustaleń faktycznych i oceny dowodów. Treścią domniemania faktycznego jest uznanie za istniejący określonego faktu wynikającego z wzajemnego, logicznego związku pomiędzy innymi, ustalonymi faktami i sądami o tych faktach[145]. Domniemanie faktyczne traktowane jest jako instytucja zbliżona do dowodu *prima facie*.

Domniemania faktyczne są rodzajem intelektualnego wnioskowania sądu, co odbywa się podczas oceny przeprowadzonych dowodów i ustalaniu stanu faktycznego sprawy. Na gruncie procesów medycznych w praktyce orzeczniczej ukształtowały się pewne zasady, zgodnie z którymi poszkodowany może w szerszym zakresie korzystać z ułatwień dowodowych w postaci domniemań faktycznych czy dowodu *prima facie*. Oznacza to, że w braku dowodu pewnego wystarczające jest ustalenie wysokiego, graniczącego z pewnością stopnia prawdopodobieństwa określonego faktu (np. że do zakażenia doszło w szpitalu). Ma to miejsce w sytuacji, gdy niezbite udowodnienie związku przyczynowo–skutkowego między określonymi faktami jest zadaniem niezwykle trudnym (np. pobytem w szpitalu i zakażeniem)[146]. Przykładem domniemania faktycznego stosowanego na gruncie przepisów przewozowych jest domniemanie powstania szkody o ukrytym charakterze (niedającej się zauważyć w momencie odbioru przesyłki, pomimo dołożenia należytej staranności) w czasie przewozu (wniosek

[145] Por. wyroki Sądu Najwyższego: z 27 lipca 2010 r., II CSK 119/10, Lex nr 603161, z 3 kwietnia 2009 r., II CSK 471/08, Lex nr 607255, z 11 grudnia 2007 r., I PK 157/07, OSNP 2009, nr 3–4, poz. 33, z 3 kwietnia 2009 r., II CSK 459/08, Lex nr 607254, z 28 września 2005 r., I CK 114/05, Lex nr 187000, z 3 grudnia 2010 r., I CSK 123/10, Lex nr 818557; z 11 kwietnia 2008 r., II CSK 625/07, Lex nr 627206; z 11 stycznia 2007 r., II CSK 400/06, Lex nr 610076; postanowienie Sądu Najwyższego z 5 czerwca 2009 r., I CSK 445/08, Lex nr 584188; wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z 26 kwietnia 2017 r., I ACa 89/17, Lex nr 2334369 oraz wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z 20 marca 2013 r., I ACa 1280/12, Lex nr 1305970.

[146] Zob. wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 9 października 2019 r., VII AGa 1570/18, Lex nr 3103480; wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z 23 kwietnia 2019 r., I ACa 530/18, Lex nr 2761779.

domniemania), w sytuacji udowodnienia, że szkoda nie mogła powstać już po odebraniu przesyłki od przewoźnika (przesłanka domniemania).

System prawny stawia do dyspozycji poszkodowanego w procesie takie ułatwienia dowodowe, jak domniemania faktyczne oraz dowód *prima facie* ze względu na występujące w niektórych sytuacjach trudności dowodowe przy ustalaniu związku przyczynowego pomiędzy zdarzeniem sprawczym a szkodą. Wszystkie te ułatwienia dowodowe nie zmieniają ogólnej reguły rozkładu ciężaru dowodu wynikającej z art. 6 k.c., łagodzonej tylko nieco przez art. 322 k.p.c. (jeżeli w sprawie o naprawienie szkody, o dochody, o zwrot bezpodstawnego wzbogacenia lub o świadczenie z umowy o dożywocie sąd uzna, że ścisłe udowodnienie wysokości żądania jest niemożliwe, nader utrudnione lub oczywiście niecelowe, może w wyroku zasądzić odpowiednią sumę według swej oceny opartej na rozważeniu wszystkich okoliczności sprawy). Jeżeli zatem poszkodowany, mimo stojących do jego dyspozycji ułatwień dowodowych, nie wykaże szkody, której naprawienia dochodzi, jego powództwo zostanie oddalone. Powód musi tę szkodę wykazać pod rygorem oddalenia powództwa, korzysta jednak w tym względzie z ułatwienia w postaci ułatwienia dowodowego[147].

1.3. Uprawdopodobnienie

Zgodnie z art. 243 k.p.c. zachowanie szczegółowych przepisów o postępowaniu dowodowym nie jest konieczne, ilekroć ustawa przewiduje uprawdopodobnienie zamiast dowodu. Uprawdopodobnienie jest dopuszczalne tylko w przypadkach wskazanych w przepisach prawa[148]. Istota takiego sposobu ustalenia stanu faktycznego polega na tym, że twierdzenie o faktach nie musi dawać pewności, a jedynie wysoki stopień prawdopodobieństwa. Uprawdopodobnienie wymaga niższego stopnia prawdopodobieństwa i przekonywalności aniżeli dowód ścisły[149]. W doktrynie i w orzecznictwie

[147] Por. uchwała Sądu Najwyższego 7 sędziów z 7 listopada 2008 r., III CZP 72/08, OSNC 2009, nr 2, poz. 20.
[148] Por. W. Siedlecki, *Zagadnienia ogólne* (w:) *Postępowanie cywilne. Zarys wykładu,* W. Siedlecki, Z. Świeboda, Warszawa 2003, s. 231.
[149] B. Sitkiewicz, *Obowiązek naprawienia szkody i zadośćuczynienia za doznaną krzywdę jako środki kompensacyjne orzekane w wyroku skazującym – zagadnienia wybrane* (w:) *Dochodzenie roszczeń cywilnych a proces karny,* A. Lach (red.), Warszawa 2018, Lex (SIP nie podaje nb).

definiuje się uprawdopodobnienie, że jest ono „środkiem zastępczym dowodu w znaczeniu ścisłym, nie dający pewności, lecz tylko wiarygodność (prawdopodobieństwo) twierdzenia o jakimś fakcie". Nie podlega on ścisłym formalnościom dowodowym i pozwala na przyspieszenie postępowania[150]. Uprawdopodobnienie określane jest także jako ułatwione postępowanie dowodowe, postępowanie zmierzające do uwiarygodnienia twierdzeń, surogat, namiastka dowodu[151]. Dowodem zwalczającym uprawdopodobnienie jest dowód przeciwny[152]. Gdy w świetle przedstawionego materiału dowodowego dany fakt wydaje się wątpliwy, choć w jakimś stopniu prawdopodobny, trudno przyjąć, że doszło do uprawdopodobnienia[153].

Sąd może uznać jakieś twierdzenie za uprawdopodobnione tylko wtedy, gdy nabierze przekonania, że prawdopodobnie tak właśnie było lub jest. Strony w celu uprawdopodobnienia mogą posługiwać się zarówno środkami właściwymi dla zwykłego postępowania dowodowego (np. dokumentami, zeznaniami świadków lub opiniami biegłych), jak i środkami nieuznawanymi przez Kodeks postępowania cywilnego za dowody (np. pisemne oświadczenia osób trzecich, surogaty dokumentów czy tzw. opinie prywatne). W odróżnieniu od udowodnienia uprawdopodobnienie jest środkiem zwolnionym od ścisłych formalności dowodowych. Uprawdopodobnienie to w pewnym uproszczeniu obiektywny stan wiedzy, w świetle którego istnienie danego faktu jest wysoce prawdopodobne. Uprawdopodobnienie oznacza zatem ustalenie faktu na podstawie wiarygodnych środków dowodowych, pozwalających na przekonanie o zgodności dowodzonych faktów z rzeczywistością[154].

[150] W. Siedlecki, *Zagadnienia ogólne…*, s. 231; wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 7 lutego 2012 r., I GSK 799/10, Lex nr 1126238.
[151] Postanowienie Naczelnego Sądu Administracyjnego z 4 marca 2021 r., III FSK 2820/21, Lex nr 3129166.
[152] K. Kędziora (w:) *Ustawa o wdrożeniu niektórych przepisów Unii Europejskiej w zakresie równego traktowania. Komentarz*, K. Śmiszek (red.), Warszawa 2017, Lex, nb 8.
[153] T. Szanciło, *Zabezpieczenie roszczenia ze skargi pauliańskiej*, PS 2019, nr 4, s. 7–22.
[154] Por. postanowienie Sądu Najwyższego z 21 lutego 2013 r., III CNP 2/13, Lex nr 1311757.

1.4. Fikcja prawna

Określenie fikcja prawna (*fictio iuris*) podobnie jak pojęcie domniemania jest wieloznaczne[155]. Nie zostało ono zdefiniowane w przepisach. W szerszym ujęciu pojęcie to odnosi się do przyjęcia pewnego stanu rzeczy za istniejący, niezależnie od tego, jak jest w rzeczywistości. Dotyczy ono przypisywania osobom czy przedmiotom cech, które nie występują w rzeczywistości[156]. W konsekwencji uniemożliwia to przeprowadzenie przeciwdowodu[157]. W literaturze przedmiotu wyróżnia się dwa znaczenia fikcji prawnej. W pierwszym ustawodawca świadomie przyjmuje określone twierdzenia za prawdziwe niezależnie od tego, czy są one zgodne z rzeczywistością, w tym oczywistą nieprawdę. Zgodnie z drugim znaczeniem twierdzenia te nie są sprzeczne z rzeczywistością w oczywisty sposób[158]. W innym ujęciu pojęcie fikcji prawnej jest wiązane z pojęciem domniemania[159]. Różnica pomiędzy fikcją prawną a domniemaniem polega na tym, że okoliczności ustalone w wyniku zastosowania fikcji prawnej nie podlegają weryfikacji, tylko muszą zostać przyjęte za istniejące[160]. Nie można podważyć ustaleń dokonanych w wyniku zastosowania fikcji prawnej[161].

Zgodnie z poglądem wyrażonym w literaturze przedmiotu oraz orzecznictwie, aby ustalić czy przepis poddawany analizie posiada cechy przypisywane fikcji prawnej w pierwszej kolejności należy ustalić, czy w przepisie użyto zwrotu przypisywanego w doktrynie fikcji prawnej („poczytuje się za", „uważa się za", „tak jakby", „jest równoznaczny") czy zwrotu

---

[155] M. Podleśny, *Presumptions and Legal Fictions in the General Administrative Procedure. Selected Issues*, Studia Iuridica Lublinensia 2019, s. 133.
[156] Z. P. Zwoliński, *Tomasz Drewniak, Epistemologia fikcji. Studium historyczno–systematyczne, Nysa 2011, ss. 424*, Logos i Ethos 2013, s. 219.
[157] K. Wesołowski, *Rec.: W. Górski, A. Żabski, Prawo przewozowe. Komentarz*, Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego (PUG) 1990, s. 117.
[158] J. Dąbrowa, *Znaczenie domniemań prawnych w polskim procesie cywilnym*, Warszawa–Wrocław 1962, s. 5–6; M. Podleśny, *Presumptions and Legal Fictions*…, s. 133.
[159] J. Wróblewski, *Domniemania prawne*..., s. 33; M. Podleśny, *Presumptions and Legal Fictions*…, s. 133.
[160] E. Poloczek, *Ewolucja poglądów na fikcję prawną*, Studia cywilistyczne 1989, s. 195; M. Wyrwiński, *Domniemanie, fikcja prawna i reguły interpretacyjne w ustawie o prawie autorskim i prawach pokrewnych – wybrane kontrowersje* (w:) *Spory o własność intelektualną. Księga jubileuszowa dedykowana profesorom Januszowi Barcie i Ryszardowi Markiewiczowi,* A. Matlak, S. Stanisławska–Kloc (red.), Warszawa 2013, s. 1490.
[161] M. Wyrwiński, *Domniemanie, fikcja prawna*..., s. 1501.

wskazującego na domniemanie prawne („domniemywa się", „chyba że", „jeśli nie" i inne im równoważne językowo)[162]. Następnie należy ustalić czy przepis nie zawiera dyspozycji, a hipotezę normy postępowania, połączonej z dyspozycją poprzez zwrot charakterystyczny dla fikcji prawnej, np. „poczytuje się za" (por. art. 97 k.c., art. 928 § 2 k.c. i art. 927 § 1 k.c.). Należy zaznaczyć, że zwrot „chyba że" charakterystyczny jest dla „wątpliwych" domniemań prawnych. Możliwe jest kwestionowanie przesłanek zawartych w hipotezie normy postępowania i w takim przypadku wykluczona zostaje możność przyjęcia, że została ona wypełniona.

1.5. Dowód prima facie

Pojęcie dowodu *prima facie* (tzw. dowodu z pierwszego wejrzenia[163]) nie ma w polskim systemie prawnym podstawy normatywnej, w tym definicji legalnej. Konstrukcja tego dowodu wywodzi się z prawa anglosaskiego. Dowód *prima facie* (*prima facie evidence*) uprawdopodabnia hipotezę postawioną na początku postępowania dowodowego, która następnie jest weryfikowana w jego toku na podstawie dowodów ostatecznych (*conclusive evidences*)[164]. Zgodnie z *The Dictionary of English Law*, dowód *prima facie* to „dowód, który nie jest sprzeczny z fałszywością hipotezy, niemniej jednak tworzy tego rodzaju stopień prawdopodobieństwa na jej korzyść, że musi uzyskać przewagę, jeżeli ława przysięgłych daje mu wiarę"[165]. Jego obalenie powoduje konieczność przeprowadzenia dowodu przeciwnego. Dowód ostateczny to z kolei dowód, który wyłącza lub co najmniej zmierza do wyłączenia prawdziwości każdej innej hipotezy w stosunku do tej, którą chce się ustalić[166].

---

[162] Tak S. Grzybowski, *System prawa cywilnego. Tom I. Część ogólna*, Wrocław 1985, s. 114–115; A. Hanusz, P. Czerski, *Zasada prawdy materialnej w postępowaniu podatkowym, a domniemania i fikcje prawne*, PS 2002, s. 90–109.
[163] Zob. P. Gil, *Dowody pośrednie…*, Lex (SIP nie podaje tu nb).
[164] Por. H. Dolecki, *Ciężar dowodu…*, s. 162 i n.; K. Piasecki, *System dowodów…*, s. 97 i n.
[165] Zob. E. Jowitt, C. Walsh (eds.), *Dictionary of English Law*, London 1983, s. 47, cyt. za K. Piasecki, *System dowodów*..., s. 98.
[166] Por. K. Piasecki, *System dowodów*..., s. 98; P. Gil, *Dowody pośrednie*…, Lex (SIP nie podaje tu nb); M.N. Howard, P. Crane, D.A. Hochberg, *Phipson on Evidence*, London 1990, s. 52; P.G. Osborn, L. Rutherford, S. Bone, *Osborn's Concise Law Dictionary*, London 1993, s. 266.

W doktrynie nie ma zgodności co do właściwej koncepcji dowodu *prima facie* – czy prowadzi on do przerzucenia ciężaru dowodu[167], czy też w inny sposób łagodzi rygory dowodowe[168]. Podkreśla się, że pojęcie to jest wieloznaczne. Dowód *prima facie* jest powiązany z domniemaniem faktycznym w tym sensie, że instytucja domniemania faktycznego jest wzorem dla dowodu *prima facie*[169]. Zarówno domniemania jak i instytucja dowodu *prima facie* wykorzystują wnioskowania logiczne. Różnica polega na tym, że w przypadku domniemań wnioskuje się ze znanej przyczyny o nieznanych skutkach, a w odniesieniu do dowodu *prima facie* – ze znanych skutków o nieznanej przyczynie[170]. Podstawę wnioskowania *prima facie* stanowią fakty wskazujące na wysokie prawdopodobieństwo określonego zdarzenia (np. zakażenia wirusem zapalenia wątroby typu B w szpitalu w postaci zaniedbań organizacyjnych szpitala, a w szczególności co do zachowania higieny i zasad aseptyki)[171]. Dowód ten ma zastosowanie w procesach odszkodowawczych oraz w sprawach, w których słabsza strona napotyka trudne do przezwyciężenia trudności dowodowe. Ma on ułatwić dojście do prawdy materialnej w postępowaniu sądowym.

Dowód *prima facie* jest stosowany przede wszystkim w sytuacjach, gdy ustawa pozwala na ograniczenie dowodzenia do wykazania prawdopodobieństwa wystąpienia określonego zdarzenia[172]. W orzecznictwie również nie ma zgodności co do charakteru tej instytucji oraz tego, czy dowód *prima facie* prowadzi do przerzucenia ciężaru dowodu. W jednym z orzeczeń Sąd Najwyższy stanął na stanowisku, że jest on środkiem służącym do dokonywania ustaleń faktycznych, zbliżonym do domniemania faktycznego. Dowód ten wykształcony został przez praktykę sądową, ma zastosowanie szczególnie w sprawach, w których

---

[167] Pogląd aprobujący H. Dolecki, *Ciężar dowodu…*, s. 174; L. Morawski, *Domniemania faktyczne…,* s. 109; I. Wolwiak, *Zmiana reguły ciężaru dowodu* (w:) *Zarzuty apelacyjne w procesie cywilnym*, M. Rzewuski (red.), Warszawa 2023, Lex (SIP nie podaje tu nb); pogląd negujący M. Sośniak, *Zagadnienie związku przyczynowego a dowód prima facie w procesach lekarskich* (w:) *Księga pamiątkowa ku czci Kamila Stefki*, Warszawa–Wrocław 1967, s. 343; A. Stefaniak, *Dowód prima facie w procesie cywilnym*, Nowe prawo 1970, s. 1456.
[168] Por. I. Andrych–Brzezińska, *Ciężar dowodu…*, s. 196 i n.
[169] H. Dolecki, *Ciężar dowodu…*, s. 162.
[170] Tak A. Partyk, T. Partyk, *Ciężar dowodu a ustalenia faktyczne sądu*, Lex/el. 2019 (SIP nie podaje tu nb).
[171] Por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 23 czerwca 2015 r., VI ACa 1167/14, Lex nr 1808791.
[172] Zob. wyrok Sądu Najwyższego z 23 marca 2007 r., V CSK 477/06, Lex nr 470003.

udowodnienie okoliczności faktycznych jest niezwykle trudne (szkody mankowe, komunikacyjne, lekarskie). Dowód *prima facie* dotyczy okoliczności, wskazujących na istnienie związku przyczynowo–skutkowego między określonymi zdarzeniami. Podstawę ustalenia takiego związku stanowi przekonanie sądu, oparte na doświadczeniu życiowym oraz wiedzy, że w typowym przebiegu zdarzeń, które po sobie nastąpiły, związek taki zwykle występuje. Jeśli strona, przeciwko której dowód *prima facie* działa, przeprowadzi dowód, że w konkretnych okolicznościach sprawy założony związek przyczynowo–skutkowy nie zachodzi lub że skutek został spowodowany inną przyczyną, to na założonej przez sąd więzi przyczynowo–skutkowej nie będzie można konstruować podstawy faktycznej rozstrzygnięcia[173]. Należy zauważyć, że orzeczenie to ogranicza zakres dowodu *prima facie* do wykazywania związku przyczynowego. Podobnie stanowiska prezentują sądy powszechne, gdzie wskazuje się, że w procesach odszkodowawczych nie jest wykluczone zastosowanie konstrukcji dowodu *prima facie*. Wówczas wystarczające jest wykazanie związku przyczynowego z dużym stopniem prawdopodobieństwa. Konstrukcja ta może prowadzić do zmiany reguły rozkładu ciężaru dowodu w sposób pozaustawowy[174]. Przykładu dostarcza orzeczenie, w którym Sąd Apelacyjny stwierdził, że ciężar wykazania innych tzw. hipotez konkurencyjnych spoczywałby na pozwanych w sytuacji, w której powódka wykazałaby związek przyczynowy pomiędzy wykonywaniem pracy z użyciem środków toksycznych a obumarciem jej płodu z wysokim stopniem prawdopodobieństwa[175]. W orzecznictwie prezentowane jest także stanowisko, zgodnie z którym dowód *prima facie* jedynie łagodzi rygory dowodowe, a dla jego obalenia wystarczy dowód przeciwny. Dowód *prima facie* oparty na konstrukcji domniemań faktycznych (art. 231 k.p.c.) zwalnia stronę ponoszącą ciężar dowodu od żmudnego wykazania wszystkich etapów związku przyczynowego między pierwotnym zdarzeniem sprawczym a szkodą, wymaga jednak wysokiego prawdopodobieństwa istnienia pierwszego i kolejnych zdarzeń sprawczych,

[173] Por. wyrok Sądu Najwyższego z 15 kwietnia 2005 r., I CK 653/04, Legalis.
[174] Tak H. Dolecki, *Ciężar dowodu…*, s. 179.
[175] Zob. wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 23 stycznia 2019 r., I ACa 159/18, Lex nr 2636494, tak też wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z 26 lutego 2016 r., V ACa 725/15, Lex nr 2108569.

pozwalających traktować je, jako oczywiste. Dowód taki nie wystarcza, w razie wykazania okoliczności uprawdopodobniającej inną przyczynę zdarzenia[176].

1.6. Wnioski końcowe

Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, że wśród ułatwień dowodowych można wyróżnić w szczególności domniemanie prawne, w tym materialne i formalne, konstrukcję „chyba że", domniemanie faktyczne, uprawdopodobnienie, fikcję prawną i dowód *prima facie*. W stosunku do ogólnej zasady rozkładu ciężaru dowodu z art. 6 k.c. domniemanie prawne oraz konstrukcja „chyba że" prowadzi do przerzucenia tego ciężaru na drugą stronę. Ułatwienia dowodowe są wzruszalne, z wyjątkiem domniemania prawnego niewzruszalnego oraz fikcji prawnej.

Ułatwienia dowodowe obalane są dowodem przeciwieństwa lub dowodem przeciwnym. Domniemanie faktyczne, uprawdopodobnienie oraz dowód *prima facie* można wzruszyć dowodem przeciwnym, natomiast do obalenia domniemania prawnego wymagany jest dowód przeciwieństwa. Dowód przeciwieństwa to dowód, który powinna przeprowadzić strona obciążona ciężarem dowodu. Polega on na udowodnieniu negacji twierdzeń drugiej strony. Dowód przeciwny to dowód, który co do zasady przeprowadza strona nieobciążana ciężarem dowodu. Polega on na poddaniu w wątpliwość twierdzeń drugiej strony, aby w konsekwencji sąd uznał, że dowód główny nie został skutecznie przeprowadzony. Za jego pomocą wystarczy wykazać, że domniemanie faktyczne, uprawdopodobnienie, dowód *prima facie* lub fakt stanowiący podstawę domniemania prawnego budzi wątpliwość i nie trzeba udowadniać przeciwieństwa tego faktu.

Zarówno w literaturze przedmiotu, jak i orzecznictwie nie ma jednoznacznych kryteriów pozwalających na odróżnienie dowodu *prima facie* od domniemania faktycznego. Zarówno domniemanie faktyczne, jak i dowód *prima facie* nie przenoszą ciężaru dowodu. Za pomocą domniemania faktycznego można udowodnić wszystkie twierdzenia, których prawdziwości nie można bezpośrednio

[176] Por. wyrok Sądu Najwyższego z 2 czerwca 2010 r., III CSK 245/09, Lex; tak też wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 23 czerwca 2015 r., VI ACa 1167/14, Lex nr 1808791.

wykazać, natomiast za pomocą dowodu *prima facie* można udowodnić niektóre twierdzenia, np. związek przyczynowy[177]. Jest to pozaustawowa konstrukcja znana z prawa anglosaskiego, przeniesiona na grunt prawa polskiego w orzecznictwie z zakresu prawa pracy w sporach dotyczących odpowiedzialności materialnej pracowników i stosowana do wykazywania związku przyczynowego w procesach odszkodowawczych. Jak już wspomniano dowód ten występuje w konstrukcji wnioskowania ze znanych skutków o nieznanej przyczynie. Dowód *prima facie* jest powoływany także w tekstach międzynarodowych konwencji przewozowych. W prawie przewozowym jest on ułatwieniem dowodowym, które prowadzi do wzmocnienia mocy dowodowej dokumentu przewozowego, w szczególności listu przewozowego.

[177] Zob. H. Dolecki, *Ciężar dowodu…*, s. 171 i 179.

Rozdział 2. Ułatwienia dowodowe związane ze stanem przesyłki przyjmowanej do przewozu

2.1. Uwagi wprowadzające

W praktyce polskiego i międzynarodowego transportu towaru istotne znaczenie ma to, czy jego utrata (zaginięcie), ubytek (w prawie międzynarodowym określany jako częściowe zaginięcie) lub uszkodzenie nastąpiło w trakcie przewozu, czy też przed przyjęciem towaru do przewozu. Jednym z podstawowych problemów osoby uprawnionej do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z tytułu ubytku lub uszkodzenia towaru jest bowiem ustalenie podmiotu odpowiedzialnego za szkodę, tj. czy jest to przewoźnik, nadawca, spedytor, załadowca lub inna osoba. Ważną rolę dowodową odgrywają tutaj dokumenty przewozowe, w szczególności listy przewozowe[178].

Dla odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika istotne znaczenia ma ustalenie stanu towaru w momencie przyjęcia przesyłki do przewozu. Przewoźnik ponosi bowiem odpowiedzialność za szkody w przesyłce powstałe w okresie od przyjęcia jej do przewozu aż do jej wydania odbiorcy (art. 65 ust. 1 pr. przew., art. 17 ust. 1 CMR, 18 ust. 1 konwencji montrealskiej i warszawskiej, art. 165 § 1 k.m., art. 16 ust. 1 CMNI). Związek czasowy z przewozem jest przesłanką odpowiedzialności przewoźnika[179]. Wszystkie przepisy polskiego i międzynarodowego prawa przewozowego łączą odpowiedzialność przewoźnika z okresem sprawowania pieczy nad przesyłką. Co do zasady przyjęcie towaru do przewozu następuje po załadunku i załadunek nie mieści się w okresie, o którym mowa. Czynność ta należy zwykle do nadawcy, chyba że co innego wynika z

[178] Por. R. Goode, H. Kronke, E. McKendrick, J. Wool, *Transnational Commercial Law…*, s. 280.
[179] Zob. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2020, s. 370.

umowy lub okoliczności przewozu[180]. Znaczące jest więc ustalenie stanu przesyłki przyjmowanej do przewozu, a także jej ilości (liczby sztuk).

Polskie i międzynarodowe akty prawne regulujące przewóz towarów z momentem przyjęcia przesyłki do przewozu przez przewoźnika, tj. z chwilą powstania jego odpowiedzialności za przesyłkę, wiążą poszczególne ułatwienia dowodowe związane z jej stanem (art. 781 § 2 k.c., art. 9 CMR, art. 12 § 1–4 CIM, art. 11 konwencji montrealskiej, art. 131 § 2 k.m., art. 3 ust. 3 i 4 konwencji o konosamentach, art. 11 ust. 3, art. 12 ust. 2 i 3 oraz art. 13 ust. 4 CMNI). Mają one więc istotne znaczenie w odniesieniu do zasad odpowiedzialności przewoźnika[181]. Gdyby nie te ułatwienia dowodowe, sytuacja osoby uprawnionej do dochodzenia odszkodowania byłaby bardzo trudna. Pozwalają one bowiem osobie uprawnionej do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych związanych z przesyłką – nadawcy lub odbiorcy – na wykazanie istotnych dla odpowiedzialności faktów, w tym faktu, że w momencie oddawania przesyłki do przewozu znajdowała się ona w należytym stanie (ewentualnie – stanie opisanym w liście przewozowym). Osoba uprawniona musi wykazać fakt, że szkoda powstała w czasie przewozu (związek czasowy z przewozem)[182]. Istnienie ułatwień dowodowych pozwalających bez dowodu przyjąć, że przesyłka znajdowała się w należytym stanie, czy też stanie i w ilości (liczbie) określonej w liście przewozowym lub innym dokumencie przewozowym taki dowód ułatwia. Gdyby nie istnienie ułatwień dowodowych związanych ze stanem przesyłki przyjmowanej do przewozu, przewoźnik mógłby bronić się przed odpowiedzialnością odszkodowawczą powołując się m.in. na fakt, że przyjął uszkodzoną już przesyłkę lub w mniejszej ilości (liczbie sztuk). Tymczasem ułatwienia te pozwalają już od początku procesu dowodzenia na przerzucenie aktywności dowodowej (ciężaru dowodu) na przewoźnika, a osoba uprawniona

[180] J. G. Helm, *Haftung für Schäden an Frachtgüter*, Karlsruhe 1966, s. 100; K. Heuer, *Die Haftung des Frachtführers nach dem Übereinkommenüber den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR)*, Hamburg 1975, s. 61 i 67; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Komentarz*, Warszawa 2015, s. 213.
[181] Por. D. Dąbrowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2020, s. 212.
[182] Por. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 365 i 359; K. Wesołowski, *A Time Relation in Carriage as a Premise for Carrier Liability for Damage to the Goods*, TEKA Komisji Prawniczej PAN Oddział w Lublinie 2022, s. 363.

wykazując związek czasowy z przewozem może ograniczyć się do udowodnienia istnienia szkody w momencie odbioru towaru od przewoźnika.

W literaturze zauważono jednak, że celem powyższych regulacji nie jest jedynie ułatwienie sytuacji osoby uprawnionej do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych od przewoźnika – nadawcy lub odbiorcy przesyłki. Gdyby bowiem tak było, ich wprowadzenie byłoby w zasadzie zbędne. Stan, a także ilość (liczba) przyjmowanych rzeczy ma znaczenie w wielu typach umów, w wyniku których dochodzi do wydania rzeczy (np. umowa przechowania, składu, komisu), których regulacje prawne nie zawierają analogicznych ułatwień dowodowych, a problem rozwiązywany jest na zasadzie domniemania faktycznego. Z zasad doświadczenia życiowego wynika bowiem, że osoba przyjmująca wskazaną w umowie rzecz lub określoną ilość rzeczy, w swoim interesie sprawdza ich stan i ilość. W braku zastrzeżeń osoby przyjmującej, należy uznać, że dane te są zgodne ze stanem deklarowanym przez przekazującego. Co więcej, nawet gdyby nie stosować w tym przepadku domniemania faktycznego, to zgodnie z ogólną zasadą ciężaru dowodu (art. 6 k.c.) na przyjmującym i tak spoczywałby ciężar udowodnienia, że przyjęte rzeczy były w nienależytym stanie lub mniejszej ilości (liczbie) niż w pokwitowaniu[183]. Nieprawidłowe byłoby tu oczekiwanie od przekazującego przeprowadzenia dowodu na fakt należytego stanu rzeczy, jako że byłby to w istocie dowód na fakt negatywny – brak uszkodzeń czy też innych naruszeń przekazywanej rzeczy[184].

Ułatwienia dowodowe związane ze stanem przesyłki przyjmowanej do przewozu uregulowane są jako domniemania prawne materialne (art. 781 § 2 k.c., art. 9 ust. 2 CMR, art. 131 § 2 k.m., art. 3 ust. 4 konwencji o konosamentach, art. 11 ust. 3 oraz 12 ust. 2–3 CMNI), odwołanie do szczególnej mocy dowodowej listu przewozowego lub innego dokumentu przewozowego (art. 131 § 1 k.m.) albo dowód *prima facie* (art. 9 ust. 1 CMR, art. 12 § 1–3 CIM, art. 11 ust. 1 i 2

[183] Zgodnie z art. 853 § 2 k.c. przedsiębiorca składowy jest obowiązany wydać składającemu pokwitowanie, które powinno wymieniać rodzaj, ilość, oznaczenie oraz sposób opakowania rzeczy, jak też inne istotne postanowienia umowy.
[184] D. Ambrożuk–Wesołowska, *Ustalenie stanu przesyłki w chwili przyjmowania jej do przewozu* (w:) *W poszukiwaniu dobrego prawa. Księga Jubileuszowa Profesora Mirosława Steca. Tom II. Perspektywa prywatnoprawna*, K. Małysa–Sulińska, M. Spyra, A. Szumański (red.), Warszawa 2022, s. 484–485.

konwencji montrealskiej, art. 11 pkt 1 i 2 konwencji warszawskiej, art. 11 ust. 3 CMNI). Odwołanie do szczególnej mocy dowodowej listu przewozowego lub innego dokumentu przewozowego z art. 47 ust. 3 zd. 1 pr. przew. w odróżnieniu od art. 131 § 1 k.m. nie stanowi ułatwienia dowodowego dotyczącego stanu przesyłki, ponieważ inny jest zakres tych przepisów – art. 47 ust. 3 zd. 1 pr. przew. odnosi się do zawarcia umowy przewozu, a art. 131 § 1 k.m. – przyjęcia ładunku oznaczonego w konosamencie, o czym w dalszej części pracy. Wynika to z tego, że w aktualnym stanie prawnym samo wydanie towaru do przewozu nie jest związane z zawarciem umowy przewozu, a jest elementem jej wykonania. Także list przewozowy wystawiany jest w związku z przyjęciem towaru do przewozu. Może więc dojść do sytuacji, że umówiono się na przyjęcie określonej ilości towaru, a przyjęto inną. W poszczególnych aktach prawnych z zakresu prawa przewozowego znajdują się analogiczne ułatwienia dowodowe, w różny sposób jednak regulując podstawę domniemania, a także jego zakres[185]. Ich porównanie oraz wnioski z tego płynące zostaną zaprezentowane w niniejszym rozdziale.

2.2. Rodzaje ułatwień dowodowych związanych ze stanem przesyłki przyjmowanej do przewozu

Zgodnie z art. 781 § 2 k.c., *jeżeli przewoźnik przyjmie przesyłkę bez zastrzeżeń, domniemywa się, że znajdowała się w należytym stanie*. Przepis ten zawiera domniemanie prawne należytego stanu przesyłki przyjmowanej do przewozu[186], na co wskazuje użycie funktora domniemaniotwórczego „domniemywa się".

[185] K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 174.

[186] M. Stec, *Umowa przewozu w transporcie towarowym*, Kraków 2005, Lex, art. 781 k.c., nb 3; Z. Mika (w:) *Kodeks cywilny. Komentarz*, Warszawa 1972, s. 1603; M. Nesterowicz (w:) *Kodeks cywilny z komentarzem*, J. Winiarz (red.), Warszawa 1980, s. 705; M. Sychowicz (w:) *Komentarz do Kodeksu cywilnego. Księga trzecia – Zobowiązania*, G. Bieńka (red.), Warszawa 2003, s. 496; W. Górski, K. Wesołowski, *Umowy obrotu towarowego a przewóz przesyłek*, Radca prawny 1998, s. 25. Na gruncie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 czerwca 1934 r. Kodeks handlowy, obowiązującego jeszcze przed wejściem w życie Kodeksu cywilnego nie było przepisu ustanawiającego to domniemanie, dlatego W. Górski odwoływał się do domniemania faktycznego: W. Górski, *List przewozowy (studium prawne)*, Poznań 1959, s. 79; W. Górski, *Przewóz* (w:) *System prawa cywilnego, t. III, cz. 2*, S. Grzybowski (red.), Wrocław 1976, s. 533; W. Górski, *Umowa przewozu*, Warszawa 1983, s. 184.

Należy przyjąć, że jest to domniemanie prawne materialne, ponieważ zawarta w tym przepisie norma prawna nakazuje uznać, że jeżeli osoba uprawniona do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z tytułu szkody w substancji przesyłki wykaże, iż przesyłka została przyjęta bez zastrzeżeń, to na tej podstawie należy przyjąć za udowodnione, że znajdowała się ona w należytym stanie. Podstawą domniemania jest przyjęcie przez przewoźnika przesyłki bez zastrzeżeń. Podstawa ta połączona jest z wnioskiem domniemania za pomocą funktora domniemaniotwórczego „domniemywa się". Wniosek domniemania stanowi twierdzenie, że przesyłka znajdowała się w należytym stanie. Jednocześnie w przypadku, gdy przewoźnik przyjmie do przewozu przesyłkę bez zastrzeżeń, a w chwili odbioru okaże się, że jest ona uszkodzona lub doszło do jej ubytku istnieje domniemanie faktyczne, że szkoda powstała w czasie pomiędzy przyjęciem przesyłki a jej wydaniem odbiorcy.

W Prawie przewozowym art. 47 ust. 3 zd. 1 reguluje szczególną moc dowodową listu przewozowego i nie odnosi się on nawet do przyjęcia przesyłki do przewozu. Uwagi w przedmiocie tej regulacji dotyczą przewozów wykonywanych na gruncie Prawa przewozowego. Ze względu na konstrukcję art. 47 ust. 3 zd. 1 pr. przew., który nie zawiera ułatwienia dowodowego dotyczącego stanu przesyłki, konieczne jest sięganie do art. 781 § 2 k.c. – domniemania należytego jej stanu, w przypadku przyjęcia przesyłki przez przewoźnika bez zastrzeżeń[187]. Własna regulacja Prawa przewozowego nie zapewnia tu bowiem wystarczającej ochrony nadawcy. Przepis art. 47 ust. 3 zd. 1 pr. przew. stanowi, że *dowodem zawarcia umowy przewozu jest potwierdzony przez przewoźnika list przewozowy, którym może być także przekaz elektroniczny, wydruk komputerowy lub inny dokument zawierający dane określone w art. 38.* Należy uwzględnić tu kontekst historyczny. Pierwotnie umowa przewozu miała charakter realny i formalny – dochodziła do skutku dopiero z chwilą przyjęcia przez przewoźnika przesyłki i listu przewozowego. W poprzednio obowiązującym stanie prawnym (przed 21 stycznia 1995 r.) przepis art. 47 ust. 1 pr. przew., obecnie skreślony, stanowił, że *umowę przewozu uważa się za zawartą z chwilą, gdy przewoźnik*

[187] Por. D. Dąbrowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 212.

przyjął do przewozu rzeczy i list przewozowy; przyjęcie rzeczy stwierdza się w liście przewozowym. Aktualnie umowa o przewóz przesyłek towarowych ma charakter konsensualny. Przyjęcie przez przewoźnika oferty (zamówienia) na przewóz przesyłki towarowej jest równoznaczne z zawarciem umowy przewozu[188]. Przesłanką zawarcia umowy przewozu nie jest już przyjęcie przez przewoźnika przesyłki i listu przewozowego. Umowa przewozu dla swojej ważności nie wymaga także formy pisemnej[189]. Do zawarcia umowy przewozu dochodzi w wyniku zgodnych oświadczeń woli obu stron umowy, przy czym list przewozowy nie musi być wystawiony.

W odróżnieniu od domniemania należytego stanu przesyłki z Kodeksu cywilnego przepis ten nie ma konstrukcji, która wskazywałaby na użycie domniemania prawnego. Zawiera on odwołanie do funkcji dowodowej listu przewozowego. Odwołanie takie nie zasługuje na aprobatę. Wystawienie listu przewozowego nie jest konieczne w transporcie towarów. Stąd wiązanie ułatwień dowodowych z takim dokumentem nie jest rozwiązaniem właściwym. Należy zatem zauważyć, że regulacja kodeksowa, choć starsza niż Prawo przewozowe zawiera regulację bardziej liberalną i lepiej przystosowaną do realiów współczesnego obrotu. List przewozowy wystawiany jest bowiem przez wysyłającego (nadawcę) na żądanie przewoźnika (art. 780 § 1 k.c.).

W literaturze przedmiotu wyrażony jest pogląd, zgodnie z którym domniemanie prawne z art. 781 § 2 k.c. ma zastosowanie do umów przewozu podlegających regulacjom Prawa przewozowego na podstawie art. 90 pr. przew., a także do tych gałęzi transportu, które na podstawie art. 90 pr. przew. podlegają jego regulacji[190]. Na podstawie powyższego uznaje się, że domniemanie z art. 781 § 2 k.c. ma zastosowanie do wszystkich gałęzi transportu objętych ustawą Prawo przewozowe[191]. Z poglądem tym należy się zgodzić, choć mogłoby wydawać się, że Prawo przewozowe ma własną regulację podobnego ułatwienia dowodowego, tj. art. 47 ust. 3 zd. 1 pr. przew., co sugerowałoby, że nie ma konieczności

[188] Por. wyrok Sądu Najwyższego z 3 kwietnia 2000 r., I CKN 149/98, Lex nr 50871.
[189] Zob. T. Szanciło, *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa 2008, Legalis, art. 47 pr. przew., nb 5.
[190] Zob. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 307.
[191] M. Stec, *Umowa przewozu…*, art. 781 k.c., nb 3.

sięgania w tym zakresie do regulacji Kodeksu cywilnego. Jednak przepis ten nie dotyczy stanu przesyłki. W Prawie przewozowym brak jest przepisu określającego analogiczne domniemanie prawne. Dzięki powyższemu odesłaniu istnieje podstawa prawna do wnioskowania, że przesyłka pozostaje w należytym stanie, czyli nie posiada cech zmniejszających jej wartość czy użyteczność[192].

Zgodnie z poprzednio obowiązującym art. 45 pr. przew. przewoźnik określał masę i liczbę sztuk ładowanej przesyłki. Aktualnie regulacja Prawa przewozowego wobec uchylenia tego przepisu w powyższym zakresie utraciła logikę. Przepis art. 47 ust. 3 zd. 1 pr. przew. stanowi bowiem, że potwierdzony przez przewoźnika list przewozowy jest dowodem zawarcia umowy przewozu, a nie zawiera regulacji odnoszącej się do masy i liczby sztuk przesyłki. Gdyby nie odesłanie z art. 90 pr. przew. do domniemania z art. 781 § 2 k.c., można by ewentualnie stosować domniemanie faktyczne dotyczące należytego stanu jakościowego i ilościowego przesyłki przyjmowanej do przewozu. Domniemanie to polegałoby na tym, że w braku zastrzeżeń przewoźnika należałoby przyjąć, że przesyłka znajdowała się w należytym stanie jakościowym i w ilości wskazanej w liście przewozowym. Przewoźnik powinien wówczas przeprowadzić dowód przeciwny, a więc poddający w wątpliwość powyższe twierdzenia.

Warto rozważyć, co oznacza określenie w art. 47 ust. 3 zd. 1 pr. przew. listu przewozowego jako dowodu, podobnie jak to ma miejsce w konwencjach międzynarodowych. Czy ustawodawca miał na myśli, że jest to wyłączny dowód i w związku z tym za pomocą innych środków dowodowych nie można przeprowadzić przeciwdowodu, czy też, że jest to dowód wyłącznie na fakt zawarcia umowy przewozu, a nie tego co przyjęto do przewozu i w jakim stanie? Przepisy nie określają listu przewozowego jako wyłącznego dowodu. W związku z tym można uznać, że wyraz dowód należy rozumieć jako środek dowodowy, który może być skonfrontowany z innymi środkami dowodowym wykazującymi fakty odmienne. Takie zapatrywanie zgodne jest wykładnią funkcjonalną i celowościową. Jednocześnie, gdyby nie art. 47 ust. 3 zd. 1 pr. przew. można by przyjąć, że funkcja dowodowa listu przewozowego jest mocno ograniczona, ma

[192] Por. M. Stec, *Umowa przewozu*…, art. 781 k.c., nb 3.

on bowiem charakter dokumentu prywatnego. Jednak w związku z obowiązywaniem powyższego przepisu mamy do czynienia z wzmocnieniem funkcji dowodowej listu przewozowego w stosunku do dokumentów prywatnych[193].

W ramach ukształtowania funkcji dowodowej listu przewozowego należy przyjąć, że stanowi on dowód stanu przesyłki. Dane odnoszące się do przesyłki wymienione w art. 38 ust. 2 pr. przew. dotyczą określenia rzeczy, masy, liczby sztuk przesyłki, sposobu jej opakowania i oznaczenia. Wskazane jest tu *de lege ferenda* posłużenie się domniemaniem prawnym. Odnosząc się do listu przewozowego jako dowodu zawarcia umowy i jej warunków, w literaturze przedmiotu wskazuje się, że wystarczające byłoby tu zastosowanie konstrukcji dowodu *prima facie*, tak jak ma to miejsce w międzynarodowym prawie przewozowym[194]. W ocenie autorki niniejszej pracy nie jest to jednak zasadne w odniesieniu do zawarcia umowy przewozu, ponieważ art. 47 ust. 3 zd. 1 pr. przew. pełni właśnie taką rolę, wskazując że list przewozowy jest dowodem na ten fakt. Warto zauważyć, że konwencje międzynarodowe posługują się pojęciem dowód *prima facie*, ponieważ nie odnoszą się do kwestii wymogów proceduralnych dotyczących podważenia dokumentów. Stanowi to jedynie wyraz tego, że w stosunku do tego dowodu mogą być naprowadzane inne dowody. Jak już wspomniano art. 47 ust. 3 zd. 1 pr. przew. nie stanowi ułatwienia dowodowego dotyczącego stanu przesyłki. Nie przesądza treści umowy przewozu, a tym bardziej jej wykonania. Pomimo, że ustawodawca wskazuje, że list przewozowy jest dowodem, to należy uznać, iż nie jest on dowodem przesądzającym. Podkreślić jednak należy, że użycie w regulacji tego określenia skutkuje wzmocnieniem listu przewozowego jako dowodu w stosunku do innych dokumentów prywatnych co do faktów dotyczących zawarcia umowy przewozu w nim wskazanych. W odniesieniu do stanu przesyłki należy stosować art. 781 § 2 k.c. na zasadzie odesłania z art. 90 pr. przew.

[193] Odmiennie K. Garnowski, *Funkcja dowodowa listu przewozowego w lądowym transporcie towarów*, PTiL 2017, s. 34–37.
[194] Tak D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Garnowski, K. Wesołowski, *Umowa przewozu osób i rzeczy…*, s. 219.

Zgodnie z art. 9 CMR *w braku przeciwnego dowodu list przewozowy stanowi dowód zawarcia umowy, warunków umowy oraz przyjęcia towaru przez przewoźnika* (ust. 1). *W braku uzasadnionych zastrzeżeń przewoźnika, wpisanych do listu przewozowego, istnieje domniemanie, że towar i jego opakowanie były widocznie w dobrym stanie w chwili przyjęcia przez przewoźnika i że ilość sztuk, jak również ich cechy i numery były zgodne z oświadczeniami w liście przewozowym* (ust. 2). W celu interpretacji powyższych przepisów należy sięgnąć do języków autentycznych konwencji. Tekst polski Konwencji CMR odpowiada tu dokładnie tekstowi francuskiemu[195]. W angielskiej wersji językowej konwencji w art. 9 ust. 1 CMR mowa jest wprost o dowodzie *prima facie – the consignment note shall be prima facie evidence of the making of the contract of carriage, the conditions of the contract and the receipt of the goods by the carrier*[196]. Z kolei art. 9 ust. 2 CMR stanowi o domniemaniu – *if the consignment note contains no specific reservations by the carrier, it shall be presumed, unless the contrary is proved, that the goods and their packaging appeared to be in good condition when the carrier took them over and that the number of packages, their marks and numbers corresponded with the statements in the consignment note*. W literaturze angielskiej nie rozróżnia się jednak tych konstrukcji i wskazuje się, że list przewozowy jest dowodem *prima facie* na kwestie określone w art. 9 ust. 2 CMR i jako taki odwraca zwykły ciężar dowodu[197]. Artykuł 9 CMR należy interpretować w powiązaniu z obowiązkiem przewoźnika sprawdzenia przesyłki, o którym mowa w art. 8 CMR.

Przepis art. 9 ust. 1 CMR zawiera założenie (hipotezę), która w toku postępowania dowodowego powinna być zweryfikowana na podstawie całokształtu zgromadzonego materiału dowodowego. Z jednej strony wskazuje się, że konstrukcja ta stanowi dowód *prima facie*[198], a z drugiej, że przepis art. 9

[195] Por. D. Dąbrowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 133.
[196] Por. M.A. Clarke, *International carriage of goods by road: CMR,* London 2009, s. 62; A. Messent, D.A. Glass, *Contracts for the International Carriage of Goods by Road,* London–New York–Hamburg–Hong Kong 1995, s. 75; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 194.
[197] Zob. A. Messent, D.A. Glass, *Contracts for the International Carriage*…, s. 98–99.
[198] Tak K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 126.

ust. 1 CMR zawiera domniemanie[199]. Zgodnie z drugą koncepcją przesłanką konieczną do powstania domniemania (uznania listu przewozowego za dowód warunków umowy) ma być podpisanie tego listu przez przewoźnika i nadawcę. Domniemanie wynikające z art. 9 ust. 1 Konwencji ma wiązać się jedynie z prawidłowo wystawionym listem przewozowym. W innym przypadku domniemanie to nie powstanie, a list przewozowy posiada moc dowodową o tyle, że stanowi dowód tego, iż osoba, która go podpisała złożyła oświadczenie w nim zawarte[200]. W orzecznictwie oraz w literaturze niemieckiej konstrukcję zawartą w art. 9 ust. 1 CMR nazywa się również domniemaniem[201]. Z kolei w orzecznictwie m.in. angielskim wskazuje się, że list przewozowy jest dowodem *prima facie* zawarcia umowy i jej warunków (art. 4, art. 9 CMR)[202]. Za prawidłowy należy uznać pogląd, że list przewozowy stanowi dowód *prima facie*, ponieważ art. 9 ust. 1 CMR nie zawiera konstrukcji, która wskazywałaby na użycie w nim domniemania prawnego. Redakcja tego przepisu odpowiada dowodowi *prima facie*. Za taką interpretacją przemawia jego wykładnia językowa. Należy stanąć zatem na stanowisku, że konwencja CMR w art. 9 ust. 1, zgodnie z jej literalnym brzmieniem zawiera uregulowanie listu przewozowego jako dowodu *prima facie* zawarcia umowy, warunków umowy oraz przyjęcia towaru przez przewoźnika. Przenoszenie konstrukcji znanej z prawa anglosaskiego na grunt prawa kontynentalnego budzi wątpliwości, jednak zastąpienie jej domniemaniem prawnym nie byłoby właściwym rozwiązaniem ze względu na treść art. 9 ust. 2 CMR, który domniemanie wprowadza[203]. Należy podkreślić, że art. 9 ust. 1 i art. 9 ust. 2 CMR dotyczą ułatwień dowodowych odnoszących się do różnych faktów,

[199] Tak D. Dąbrowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 137.
[200] Por. D. Dąbrowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 127.
[201] Zob. Ch. Jung, *The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR): Survey, Analysis and Trends of Recent German Case Law*, Uniform Law Review (ULR) 1997, s. 151.
[202] Por. Court of Appeal z 27 marca 2002 r., European Transport Law (ETL) 2004, s. 535 i n.; Commercial Court of Lviv Region z 18 sierpnia 2013 r., Case 914/2592/13, Institut du Droit International des Transports (IDIT) (dostęp: 27.03.2024 r.); K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 123.
[203] Por. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 195.

o odmiennym zakresie. Przepis art. 9 ust. 1 CMR wprowadza dowód *prima facie*, a art. 9 ust. 2 CMR domniemanie prawne[204].

Porównując powyższe ułatwienie dowodowe do innych podobnych regulacji należy zauważyć, że Kodeks cywilny zawiera domniemanie prawne bez odwołania do listu przewozowego. Prawo przewozowe nie zawiera ułatwienia dowodowego dotyczącego stanu przesyłki, a jedynie postanowienie dotyczące funkcji dowodowej listu przewozowego, który na gruncie tej ustawy nie jest określony jako dowód *prima facie*. Instytucje te zostały zatem uregulowane w różny sposób – w konwencji CMR list przewozowy stanowi dowód *prima facie*, a Prawo przewozowe takiego określenia nie zawiera i reguluje tę instytucję jako dowód, z którego wynika tylko tyle ile wskazane jest w przepisie, tj. że potwierdza fakt zawarcia umowy, przy czym należy przyjąć, iż dowód ten ma większą moc dowodową niż inny dokument prywatny. Takie rozróżnienie ma znaczenie teoretyczne. Wprawdzie w przypadku domniemania prawnego sprowadza się ono do przerzucenia ciężaru dowodu z nadawcy lub odbiorcy na przewoźnika. Jednak niezależnie od tego, czy przypis zawiera konstrukcję domniemania prawnego czy odniesienie do dowodu *prima facie*, w związku z wprowadzeniem domniemania prawnego dotyczącego stanu przesyłki w art. 9 ust. 2 CMR, w każdym przypadku działania poszczególnych ułatwień dowodowych, to przewoźnik będzie musiał wykazać aktywność dowodową w celu jego obalenia.

Przepis art. 9 ust. 2 CMR zawiera domniemanie należytego stanu towaru i jego opakowania w chwili przyjęcia przez przewoźnika oraz zgodności ilości sztuk, jak również ich cech i numerów z oświadczeniami w liście przewozowym. Konstrukcja przepisu wskazuje, że jest to domniemanie prawne materialne. Podstawą domniemania jest brak uzasadnionych zastrzeżeń przewoźnika, wpisanych do listu przewozowego. Funktorem domniemaniotwórczym jest określenie „istnieje domniemanie". Wniosek domniemania stanowi stwierdzenie należytego stanu przesyłki w momencie przyjmowania jej przez przewoźnika do przewozu oraz zgodności ilości sztuk, ich cech i numerów z oświadczeniami w

[204] Zob. High Court of Justice Business and Property Courts of England and Wales London Circuit Commercial Court (QBD) z 23 października 2018 r., IDIT (dostęp: 3.04.2024 r.).

liście przewozowym. Przyjmuje się, że jest ono korzystne dla nadawcy lub odbiorcy przesyłki, jednak aktualne są tu uwagi dotyczące ograniczenia zakresu takiego ułatwienia dowodowego w porównaniu do tego, gdyby miało tu zastosowanie domniemanie faktyczne, co oznacza, że w praktyce domniemanie takie wprowadza określoną korzyść dla przewoźnika. A zatem w art. 9 ust. 1 i 2 CMR uregulowano dwa ułatwienia dowodowe dotyczące listu przewozowego. Pierwsze odnosi się do tego, że list ten stanowi dowód *prima facie* m.in. co do samego przyjęcia towaru do przewozu, a w przypadku drugiego stwarza on domniemanie prawne dotyczące stanu i ilości przesyłki.

Jednocześnie należy przywołać tu stanowisko wyrażone w raporcie przedłożonym przez Grupę Roboczą *ad hoc*, prowadzącą prace nad Konwencją CMR. Zauważono w nim, że pojęcia dowodu *prima facie* i domniemania prawnego wzruszalnego w prawie krajowym umawiających się państw mogą być rozumiane i interpretowane w różny sposób. Zgodnie z raportem intencją Grupy Roboczej było, aby pojęcie dowodu *prima facie* odnosiło się do pewnego stanu rzeczy, który należy uznać za zaakceptowany, dopóki nie zostanie udowodniony stan przeciwny. Tak więc można przyjąć, że w międzynarodowym prawie przewozowym nie ma wyraźnego rozróżnienia między dowodem *prima facie* a domniemaniem prawnym wzruszalnym. Sprowadza się to do tego, że w takim rozumieniu konstrukcja i użycie któregokolwiek z tych dwóch terminów jest w rzeczywistości wyłącznie wyborem językowym. W powyższym raporcie stwierdzono zatem, że dowód *prima facie* i domniemanie prawne wzruszalne są używane w tym samym znaczeniu[205].

Przykładem jest tu art. 9 ust. 1 CMR. W autentycznym tekście konwencji w języku angielskim list przewozowy jest określony jako „*prima facie evidence*", tj. „dowód *prima facie*". Tłumaczenie tego pojęcia na języki umawiających się państw było problematyczne. W polskim tłumaczeniu CMR użyto sformułowania „w braku przeciwnego dowodu list przewozowy stanowi dowód", podobnie jak w niemieckim tłumaczeniu konwencji, co odnosi się do dowodu *prima facie*. Z kolei

[205] Por. R. Loewe, *Commentary on the Convention…*, s. 348; E. Yesilova, *The capacity of proof of the consignment note (CMR)*, Dokuz Eylul Universitesi Hukuk Fakultesi Dergisi 2005, s. 252.

np. w tureckim tłumaczeniu CMR użyto określenia „domniemanie”[206]. Nie ma to jednak większego znaczenia, ponieważ zgodnie z konwencją wiedeńską wykładni podlegają konwencje w językach autentycznych, a ich tłumaczenia mają walor jedynie pomocniczy. Niemniej należy mieć tu na uwadze, że przepisy CMR zawierają wiele różnych koncepcji dowodu i ciężaru dowodu. Inną kwestią jest też to, że postanowienia te są poddawane odmiennej interpretacji w prawie krajowym poszczególnych państw. Jako przykład można wskazać potrzebę przeprowadzenia dowodu (art. 18 ust. 2 zd. 2 CMR), potrzebę ustalenia określonego faktu (art. 18 ust. 2 zd. 1 CMR)[207], dowód *prima facie* (art. 9 ust. 1 CMR) oraz domniemanie prawne wzruszalne (art. 9 ust. 2 CMR)[208].

W świetle art. 12 CIM *aż do wskazania dowodu przeciwnego, list przewozowy stanowi dowód zawarcia i warunków umowy przewozu oraz przyjęcia towarów przez przewoźnika* (§ 1). *Jeżeli załadowania towarów dokonał przewoźnik, list przewozowy stanowi dowód, aż do wskazania dowodu przeciwnego, o stanie towarów i ich opakowania wskazanym w liście przewozowym, lub w przypadku braku tych wskazówek, o dobrym stanie zewnętrznym w chwili przyjęcia towarów przez przewoźnika i o dokładności informacji listu przewozowego dotyczących ilości sztuk, ich cech i numerów, jak również masy brutto lub ilości wskazanej w inny sposób* (§ 2). *Jeżeli załadowania towarów dokonał nadawca, aż do wskazania dowodu przeciwnego, list przewozowy stanowi dowód o stanie towarów i ich opakowaniu wskazanym w liście przewozowym, lub w przypadku braku tych wskazówek o dobrym stanie zewnętrznym i dokładności wskazówek, o których mowa w § 2 jedynie w przypadku, gdy przewoźnik je sprawdził i wniósł zgadzający się wynik sprawdzenia do listu przewozowego* (§ 3). *Jednakże list przewozowy nie stanowi dowodu, jeżeli zawiera uzasadnione zastrzeżenie. W szczególności zastrzeżenie może być uzasadnione faktem, że przewoźnik nie dysponował odpowiednimi*

[206] E. Yesilova, *The capacity of proof…*, s. 251.

[207] Określane w prawie polskim jako domniemanie związku przyczynowego pomiędzy okolicznościami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika a szkodą.

[208] Zob. R. Loewe, *Commentary on the Convention…*, s. 348; E. Yesilova, *The capacity of proof…*, s. 252.

środkami do sprawdzenia, czy przesyłka odpowiada informacjom wniesionym do listu przewozowego (§ 4).

Przepisy art. 12 CIM określają moc dowodową listu przewozowego[209]. Analogicznie do art. 9 ust. 1 CMR, określają one moc dowodową listu przewozowego jako dowodu *prima facie*, o czym świadczy użycie w przepisie zwrotu „aż do wskazania dowodu przeciwnego". Potwierdza to wykładnia językowa konwencji w języku angielskim jako autentycznym, w którym wprost użyto określania dowód *prima facie*[210]. W porównaniu do CMR, CIM uzależnia moc dowodową wzmianek dotyczących jakości/ilości przesyłki od tego, czy załadunek dokonywany jest przez przewoźnika czy nadawcę. Moc dowodowa kolejowego listu przewozowego zależy więc od tego kto dokonał załadowania towaru, co biorąc pod uwagę specyfikę transportu kolejowego jest rozwiązaniem w pełni uzasadnionym.

Przepisy art. 11 konwencji montrealskiej w poszczególnych polskich tłumaczeniach stanowią, że *lotniczy list przewozowy lub potwierdzenie przyjęcia ładunku są dowodami opartymi na domniemaniu faktycznym zawarcia umowy, przyjęcia ładunku i przyjęcia warunków przewozu w nich wymienionych* (ust. 1; Dz.Urz.UE); *lotniczy list przewozowy lub poświadczenie przyjęcia towarów stanowi, do czasu przedstawienia dowodu przeciwnego, dowód zawarcia umowy, przyjęcia towaru oraz wymienionych w nim warunków przewozu* (ust. 1; Dz.U.). *Każda deklaracja w lotniczym liście przewozowym lub potwierdzeniu przyjęcia ładunku odnosząca się do masy, wymiarów i opakowania ładunku, jak również*

[209] Por. J. Godlewski, *Konwencja COTIF/CIM a umowa SMGS*, Gdynia 2010, s. 17.

[210] *The consignment note shall be prima facie evidence of the conclusion and the conditions of the contract of carriage and the taking over of the goods by the carrier* (art. 12 § 1 CIM). *If the carrier has loaded the goods, the consignment note shall be prima facie evidence of the condition of the goods and their packaging indicated on the consignment note or, in the absence of such indications, of their apparently good condition at the moment they were taken over by the carrier and of the accuracy of the statements in the consignment note concerning the number of packages, their marks and numbers as well as the gross mass of the goods or their quantity otherwise expressed* (art. 12 § 2 CIM). *If the consignor has loaded the goods, the consignment note shall be prima facie evidence of the condition of the goods and of their packaging indicated in the consignment note or, in the absence of such indication, of their apparently good condition and of the accuracy of the statements referred to in § 2 solely in the case where the carrier has examined them and recorded on the consignment note a result of his examination which tallies* (art. 12 § 3 CIM). *However, the consignment note will not be prima facie evidence in a case where it bears a reasoned reservation. A reason for a reservation could be that the carrier does not have the appropriate means to examine whether the consignment corresponds to the entries in the consignment note* (art. 12 § 4 CIM).

odnosząca się do liczby pakunków jest dowodem opartym na domniemaniu faktycznym podanego stanu faktycznego; deklaracje odnoszące się do ilości, objętości i stanu ładunku nie stanowią dowodu przeciwko przewoźnikowi, chyba że zostały one podane i w lotniczym liście przewozowym lub potwierdzeniu przyjęcia ładunku stanowią, że zostały one sprawdzone przez przewoźnika w obecności nadawcy lub odnoszą się do oczywistego stanu ładunku (ust. 2; Dz.Urz.UE). *Dane lotniczego listu przewozowego lub poświadczenia przyjęcia towarów dotyczące wagi, rozmiarów i opakowania towarów oraz liczby pakunków stanowią, do czasu przedstawienia dowodu przeciwnego, dowód podanych w nich faktów; dane dotyczące ilości, objętości i stanu towarów stanowią dowód przeciwko przewoźnikowi tylko o tyle, o ile ich sprawdzenie zostało dokonane przez niego w obecności nadawcy i stwierdzone w lotniczym liście przewozowym lub potwierdzeniu przyjęcia towarów, albo o ile dotyczy zewnętrznego stanu towaru* (ust. 2; Dz.U.). Tłumaczenia te na określenie ułatwienia dowodowego odnoszącego się do listu przewozowego lub potwierdzenia przyjęcia ładunku posługują się sformułowaniem, że dokumenty te są „dowodami opartymi na domniemaniu faktycznym" oraz „stanowią dowód". Określenie „dowód oparty na domniemaniu faktycznym" według tłumaczenia konwencji zawartego w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wydaje się być oczywistą pomyłką tłumacza z uwagi na przyjętą w polskiej procedurze cywilnej definicję domniemania faktycznego, której określenie to w tym przypadku nie odpowiada.

Analogiczna regulacja art. 11 pkt 1 i 2 konwencji warszawskiej w literaturze przedmiotu określana jest jako zawierająca domniemanie[211]. Przepisy art. 11 konwencji montrealskiej i warszawskiej określają moc dowodową lotniczych dokumentów przewozowych w postaci lotniczego listu przewozowego lub poświadczenia przyjęcia towaru. Przepisy te nie posiadają konstrukcji właściwej dla domniemania prawnego. W angielskim tekście art. 11 ust. 1 i 2 konwencji montrealskiej, który jest autentyczny użyto określenia dowód *prima facie* (*the air waybill or the cargo receipt is prima facie evidence of the*

[211] Zob. A. Niewęgłowski, *Przedmiot umowy* (w:) *Pozakodeksowe umowy handlowe*, A. Kidyba (red.), Warszawa 2018, Lex (SIP podaje tu nb).

conclusion of the contract, of the acceptance of the cargo and of the conditions of carriage mentioned therein; any statements in the air waybill or the cargo receipt relating to the weight, dimensions and packing of the cargo, as well as those relating to the number of packages, are prima facie evidence of the facts stated; those relating to the quantity, volume and condition of the cargo do not constitute evidence against the carrier except so far as they both have been, and are stated in the air waybill or the cargo receipt to have been, checked by it in the presence of the consignor, or relate to the apparent condition of the cargo). Należy zatem uznać, że konwencja montrealska oraz warszawska w odniesieniu do danych lotniczego listu przewozowego lub poświadczenia przyjęcia towarów, podobnie jak konwencja CMR oraz przepisy CIM, zawierają regulację odpowiadającą dowodowi *prima facie*. Na użycie tej konstrukcji wskazuje posłużenie się równoznacznym zwrotem „do czasu przedstawienia dowodu przeciwnego" (konwencja montrealska) lub „do chwili dania dowodu przeciwnego" (konwencja warszawska). Konwencje te podobnie do CIM uzależniają moc dowodową wzmianek dotyczących ilości/jakości przesyłki od ich sprawdzenia przez przewoźnika w obecności nadawcy oraz stwierdzenia w lotniczym liście przewozowym lub potwierdzeniu przyjęcia towarów, chyba że dotyczą zewnętrznego stanu towaru. Rozwiązanie takie również wydaje się prawidłowe.

Zgodnie z art. 131 k.m. *konosament stanowi dowód przyjęcia ładunku w nim oznaczonego na statek w celu przewozu i jest dokumentem legitymującym do dysponowania tym ładunkiem i do jego odbioru* (§ 1). *Konosament wystawiony zgodnie z przepisami niniejszego działu stwarza domniemanie przyjęcia na statek przez przewoźnika określonego ładunku do przewozu w takiej ilości i stanie, jak to uwidoczniono w konosamencie. Dowód przeciwny nie będzie dopuszczony w przypadku, gdy konosament został przeniesiony na osobę trzecią działającą w dobrej wierze* (§ 2). Konosament spełnia trzy główne funkcje: stanowi dowód zawarcia umowy przewozu, służy jako potwierdzenie przyjęcia ładunku na statek oraz inkorporuje prawo do dysponowania ładunkiem i jego odbioru[212]. Na gruncie prawa morskiego konosament jest to papier wartościowy, związany z transportem morskim, który ma ułatwić obrót. Konosament stanowi podstawę zobowiązania

[212] Por. R. Goode, H. Kronke, E. McKendrick, J. Wool, *Transnational Commercial Law…*, s. 278.

przewoźnika do wydania przesyłki w porcie przeznaczenia osobie legitymującej się prawnym posiadaniem konosamentu. Z chwilą przeniesienia konosamentu na nabywcę przechodzi prawo dysponowania ładunkiem. Jednakże z momentem zakończenia pieczy przewoźnika nad ładunkiem, co może nastąpić w sytuacji, gdy ładunek zostanie w czasie przewozu utracony, konosament traci w tym zakresie znaczenie, natomiast w dalszym ciągu uprawnia do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych. Wtedy osobie uprawnionej z konosamentu może przysługiwać roszczenie odszkodowawcze do przewoźnika. Przeniesienie praw z konosamentu jednak nie jest równoznaczne z przeniesieniem własności ładunku[213].

Przepis art. 131 § 1 k.m., analogicznie do art. 47 ust. 3 zd. 1 pr. przew. zawiera odwołanie do funkcji dowodowej dokumentu transportowego, w tym przypadku konosamentu. Z kolei art. 131 § 2 k.m. określa warunki i treść domniemania prawnego wynikającego z prawidłowo wystawionego konosamentu. Jest to domniemanie prawne materialne. Podstawą domniemania jest wystawienie konosamentu. Funktor domniemaniotwórczy to określenie „stwarza domniemanie". Wniosek domniemania stanowi przyjęcie na statek przez przewoźnika określonego ładunku do przewozu w takiej ilości i stanie, jak to uwidoczniono w konosamencie. Przepis ten jest wzorowany na art. 3 ust. 4 konwencji o konosamentach, którego przyjął dyspozycję[214]. Domniemanie z konosamentu na początku ma charakter domniemania zwykłego, a jak konosament jest wprowadzony do obrotu, to przyjmuje postać domniemania nieusuwalnego. A zatem domniemanie to zmienia charakter, dopóki jest w rękach nadawcy – frachtującego, to przewoźnik może je obalić, wykazać na podstawie innych dowodów np., że towaru było mniej, czy był on w gorszym stanie. Gdy konosament zostanie przyjęty w dobrej wierze przez osobę trzecią, to domniemanie, o którym mowa nie może zostać już obalone i staje się

[213] Por. M. Dragun–Gertner, J. Łopuski, *Konosamenty* (w:) *Prawo papierów wartościowych. System prawa prywatnego. Tom 18*, A. Szumański (red.), Warszawa 2016, s. 443; wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z 5 listopada 2014 r., I ACa 19/14, Legalis.
[214] Tak K. Kochanowski (w:) *Kodeks morski. Komentarz*, C. Łuczywek, D. Pyć, I. Zużewicz–Wiewiórowska (red.), Warszawa 2022, Lex, art. 131 k.m., nb 6.

domniemaniem niewzruszalnym[215]. A zatem przewoźnik nie może obalić domniemania, jeżeli konosament stał się przedmiotem obrotu. Stanowi ono jeden z nielicznych przykładów takiego domniemania w polskim prawie cywilnym. Takie rozwiązanie skutkuje silną ochroną interesów prawnych kolejnych nabywców konosamentu przed działaniami osób, w tym przewoźnika, które kwestionują zgodność opisu ładunku ze stanem faktycznym[216].

W świetle art. 3 ust. 3 i 4 konwencji o konosamentach *po otrzymaniu i przyjęciu towarów, przewoźnik lub kapitan, lub agent przewoźnika, powinien, na żądanie załadowcy, wydać mu konosament, zawierający między innymi: a) znaki główne, potrzebne do stwierdzenia tożsamości towarów, podane na piśmie przez załadowcę przed rozpoczęciem ładowania tych towarów, byleby te znaki były wydrukowane, lub wyraźnie przytwierdzone we wszelki inny sposób na towarach nieopakowanych lub na skrzyniach bądź na opakowaniach, w których towary są zawarte w ten sposób, żeby, normalnie, pozostały czytelne do końca podróży; b) bądź liczbę pak lub sztuk, ilość lub wagę, zależnie od przypadku, tak jak one są podane na piśmie przez załadowcę; c) stan i opakowanie zewnętrzne towarów. Jednak żaden przewoźnik, kapitan lub agent przewoźnika nie będzie obowiązany deklarować lub wymieniać w konosamencie znaków, liczby, ilości lub wagi, co do których ma poważny powód do podejrzewania, że nie przedstawiają one dokładnie towarów obecnie przez niego przyjętych, albo jeśliby nie miał należytych środków do sprawdzenia* (ust. 3). *Z zastrzeżeniem przeciwdowodu taki konosament stwarza domniemanie przyjęcia przez przewoźnika towarów tak, jak są one tam wpisane, stosownie do § 3 a), b) i c). Niedopuszczalny jest jednak przeciwdowód, gdy konosament został przeniesiony na trzeciego posiadacza, działającego w dobrej wierze* (ust. 4). Autentyczny tekst tej konwencji został ustalony w języku francuskim. W konwencji w języku francuskim, z którego dokonano jej przekładu na język polski użyto słowa „*présomption*", które również znaczy domniemanie. Z kolei w języku angielskim, zgodnie z tym przepisem,

[215] Por. M. Stec, *Konosament* (w:) *Prawo instrumentów finansowych. System prawa handlowego. Tom 4*, M. Stec (red.), Warszawa 2016, s. 674; J. Łopuski (w:) *System prawa prywatnego. Prawo papierów wartościowych*, A. Szumański (red.), Warszawa 2010, s. 413; J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 2002, s. 131; M. Stec, *Umowa przewozu…*, s. 160.
[216] Por. M. Stec, *Konosament…*, s. 674; J. Młynarczyk, *Prawo morskie…*, s. 131.

konosament stanowi dowód *prima facie*[217]. Zgodnie z konwencją o konosamentach, konosament stwarza domniemanie przyjęcia przez przewoźnika towarów według stanu zgodnego z wpisem w konosamencie. W tym przypadku również mamy do czynienia z domniemaniem prawnym materialnym, na co wskazuje konstrukcja przepisu. Podstawą domniemania jest także wystawienie konosamentu, a funktorem domniemaniotwórczym określenie „stwarza domniemanie". Wniosek domniemania stanowi przyjęcie przez przewoźnika towarów tak, jak są one tam wpisane. Domniemanie przyjęcia przez przewoźnika towarów według stanu zgodnego z wpisem w konosamencie jest analogiczne do domniemania odnoszącego się do stanu ładunku z Kodeksu morskiego. Domniemanie to również zmienia charakter. Pierwotnie jest domniemaniem zwykłym, a gdy konosament zostanie wprowadzony do obrotu i przeniesiony na trzeciego posiadacza, działającego w dobrej wierze, domniemanie z konosamentu staje się nieusuwalne.

Konwencja CMNI stanowi, że *dokument przewozowy służy jako dowód, o ile nie zostanie on obalony dowodem przeciwnym, zawarcia i treści umowy przewozu, jak również przyjęcia ładunku przez przewoźnika. W szczególności stwarza on domniemanie, że do przewozu przyjęto taki ładunek, jaki został opisany w dokumencie przewozowym* (art. 11 ust. 3). *Jeżeli przewoźnik nie zamieści uwag na temat widocznego stanu ładunku lub nie dokona stosownych zastrzeżeń w tej kwestii, przyjmuje się, iż wskazał on w dokumencie przewozowym, że ładunek był w dobrym widocznym stanie* (art. 12 ust. 2). *Jeżeli, zgodnie z danymi w dokumencie przewozowym, ładunek znajduje się w kontenerze lub w ładowni statku i został zaplombowany przez inne osoby niż przewoźnik, jego pracownicy lub przedstawiciele, i jeśli ani kontener, ani plomba nie są zniszczone lub złamane w chwili dotarcia do portu wyładunku lub miejsca dostarczenia ładunku, domniemywa się, że ubytek bądź zniszczenie ładunku nie nastąpiły w trakcie przewozu* (art. 12 ust. 3). *Jeżeli konosament został przeniesiony na osobę trzecią, włączając w to odbiorcę, która działała w dobrej wierze w oparciu o zawarty w konosamencie opis ładunku, dowód przeciwny w stosunku do domniemań z art. 11 ust. 3 oraz art. 12 ust. 2 nie jest dopuszczalny* (art. 13 ust. 4).

[217] Por. R. Goode, H. Kronke, E. McKendrick, J. Wool, *Transnational Commercial Law…*, s. 280.

W art. 11 ust. 3 CMNI, podobnie jak w przypadku art. 9 ust. 1 i 2 CMR, uregulowano dwa ułatwienia dowodowe dotyczące dokumentu przewozowego. Przepis art. 11 ust. 3 zd. 1 CMNI określa moc dowodową dokumentu przewozowego w żegludze śródlądowej jako dowodu *prima facie*, a jednocześnie art. 11 ust. 3 zd. 2 tej konwencji stanowi, że stwarza on domniemanie prawne. Inne są jednak zakresy tych ułatwień dowodowych, o czym w dalszej części pracy. Jednocześnie art. 13 ust. 4 CMNI wprost wskazuje, że w 11 ust. 3 oraz art. 12 ust. 2 konwencji uregulowane są domniemania. Domniemanie zawarte jest także w art. 12 ust. 3 CMNI. Są to domniemania prawne materialne. W powyższych przepisach określeń „dowód *prima facie*", „domniemanie" oraz „przyjmuje się" użyto także w angielskim tekście konwencji, który jest autentyczny. *The transport document shall be prima facie evidence, save proof to the contrary, of the conclusion and content of the contract of carriage and of the taking over of the goods by the carrier. In particular, it shall provide a basis for the presumption that the goods have been taken over for carriage as they are described in the transport document* (art. 11 ust. 3). *If the carrier fails to note the apparent condition of the goods or does not enter reservations in that respect, he is deemed to have noted in the transport document that the goods were in apparent good condition* (art. 12 ust. 2). *If, in accordance with the particulars set out in the transport document, the goods are placed in a container or in the holds of the vessel and sealed by other persons than the carrier, his servants or his agents, and if neither the container nor the seals are damaged or broken when they reach the port of discharge or the place of delivery, it shall be presumed that the loss or damage to the goods did not occur during carriage* (art. 12 ust. 3). *If the bill of lading has been transferred to a third party, including the consignee, who has acted in good faith in reliance on the description of the goods therein, proof to the contrary of the presumption set out in article 11, paragraph 3, and article 12, paragraph 2, shall not be admissible* (art. 13 ust. 4).

Podstawą ułatwień dowodowych z art. 11 ust. 3 CMNI jest wystawienie listu przewozowego, a domniemania z art. 12 ust. 2 konwencji jest ustalenie, że przewoźnik nie zamieścił uwag na temat widocznego stanu ładunku lub nie dokonał stosownych zastrzeżeń w liście przewozowym. Podstawą domniemania z

art. 12 ust. 3 konwencji jest zaś stwierdzenie, że ładunek znajdujący się w kontenerze lub w ładowni statku, został zaplombowany przez inne osoby niż przewoźnik, jego pracownicy lub przedstawiciele, i ani kontener, ani plomba nie są zniszczone lub złamane w chwili dotarcia do portu wyładunku lub miejsca dostarczenia ładunku. W art. 11 ust. 3 CMNI dokument przewozowy został uregulowany jako dowód *prima facie* poprzez użycie sformułowania „służy jako dowód, o ile nie zostanie on obalony dowodem przeciwnym". Domniemanie zostało wprowadzone w tym przepisie za pomocą określenia „stwarza domniemanie". W art. 12 ust. 2 konwencji użyto sformułowania „przyjmuje się", które także ma domniemaniotwórczy charakter. Z kolei w art. 12 ust. 3 konwencji posłużono się typowym określeniem „domniemywa się". Wniosek domniemania z art. 11 ust. 3 konwencji stanowi przyjęcie do przewozu takiego ładunku, jaki został opisany w dokumencie przewozowym. Wnioskiem domniemania z art. 12 ust. 2 konwencji jest dobry widoczny stan ładunku. Z kolei wnioskiem domniemania z art. 12 ust. 3 konwencji – nienastąpienie ubytku bądź zniszczenia ładunku w trakcie przewozu. Podobnie do Kodeksu morskiego i konwencji o konosamentach, domniemanie z art. 11 ust. 3 oraz art. 12 ust. 2 CMNI zmienia charakter, kiedy konosament zostanie wprowadzony do obrotu – przeniesiony na osobę trzecią, która działała w dobrej wierze. Domniemanie zwykłe staje się wówczas domniemaniem nieusuwalnym. Zmiana charakteru domniemania w CMNI dotyczy jednak tylko konosamentu, który ma charakter papieru wartościowego w odróżnieniu od pozostałych dokumentów wystawianych w żegludze śródlądowej.

Biorąc pod uwagę różnorodność wszystkich powyższych ułatwień dowodowych, w ramach wniosków odnoszących się do postulowanej przyszłej polskiej ogólnej regulacji umowy przewozu odnoszącej się do poszczególnych gałęzi transportu w Kodeksie cywilnym *de lege ferenda* można stwierdzić, że treść art. 781 § 2 k.c. w zakresie przyjętego rodzaju ułatwienia dowodowego zasługuje na aprobatę i zasadne byłoby jej pozostawienie w aktualnym kształcie. Uregulowane tu domniemanie prawne materialne ze względu na przyjętą konstrukcję jest optymalnym rozwiązaniem, które mogłoby znaleźć szerokie zastosowanie w różnych gałęziach transportu.

2.3. Warunki stosowania ułatwień dowodowych

Pojęcie warunków stosowania ułatwienia dowodowego obejmuje jego podstawę. Domniemanie należytego stanu przesyłki z art. 781 § 2 k.c. powstaje w przypadku przyjęcia przesyłki bez zastrzeżeń przez przewoźnika (w szczególności wraz z dokumentem przewozowym niezawierającym oświadczenia o stanie przesyłki)[218]. Domniemanie to ma znaczenie praktyczne. Przewoźnik powinien przed przyjęciem do przewozu sprawdzić stan przesyłki, ponieważ brak jego reakcji przy przyjęciu przesyłki prowadzi do powstania domniemania prawnego co do jej stanu[219]. List przewozowy nie jest elementem koniecznym zawarcia umowy przewozu. Przewoźnik przyjmuje przesyłkę do przewozu w momencie przejęcia pieczy nad towarem. Podstawą domniemania należytego stanu przesyłki jest zatem brak zastrzeżenia przewoźnika dotyczącego stanu przesyłki. Twierdzenie to powinno być udowodnione przez nadawcę lub odbiorcę przesyłki, ponieważ domniemanie działa na ich korzyść. Dowodem na fakt przyjęcia przesyłki bez zastrzeżeń przez przewoźnika jest tzw. czysty list przewozowy, a więc list przewozowy takich zastrzeżeń niezawierający. Aby zapobiec powstaniu ułatwienia dowodowego przewoźnik powinien wpisać do listu przewozowego zastrzeżenie dotyczące stanu przesyłki. A zatem przewoźnik powinien zamieścić w liście przewozowym uwagi stwierdzające braki ilościowe lub w opakowaniu albo uszkodzenie przesyłki. Ich brak oznacza należyty stan przesyłki, który odnosi się do wszystkich powyższych jej cech. Przepis art. 781 § 2 k.c. nie uzależnia zastosowania domniemania od jakichkolwiek innych warunków niż brak zastrzeżeń przewoźnika, w szczególności warunkiem takim nie jest wystawienie listu przewozowego czy innego dokumentu przewozowego.

Warunkiem powstania ułatwienia dowodowego z art. 47 ust. 3 zd. 1 pr. przew. dotyczącego zawarcia umowy przewozu jest potwierdzony przez przewoźnika list przewozowy, którym może być także przekaz elektroniczny, wydruk komputerowy lub inny dokument zawierający dane określone w art. 38 pr. przew. (nazwę i adres nadawcy, jego podpis oraz określenie placówki

[218] Por. orzeczenie Głównej Komisji Arbitrażowej (GKA) z 11 marca 1988 r., OA–126/88, Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych (OSPiKA) 1989, z. 4, poz. 70.
[219] K. Wyrwińska, *Treść umowy – prawa i obowiązki stron* (w:) A. Kidyba (red.), *Kodeksowe umowy handlowe*, Warszawa 2014, art. 781 k.c., Lex (SIP nie podaje tu nb).

przewoźnika zawierającej umowę, miejsce przeznaczenia przesyłki oraz nazwę i adres odbiorcy, określenie rzeczy, masy, liczby sztuk przesyłki, sposobu opakowania i oznaczenia, inne wskazania i oświadczenia, wymagane albo dopuszczone zgodnie z przepisami ze względu na warunki danej umowy lub sposób rozliczeń). Przepis ten wskazuje na różne możliwe formy (postacie) dokumentu listu przewozowego. Nie jest on podstawą do ustalania treści konkretnej umowy przewozu, a w szczególności oceny poczynionych w niej określonej treści uzgodnień. Do tego celu, w razie istnienia rozbieżności stanowisk między stronami umowy, służy art. 65 § 2 k.c.[220].

Należy zauważyć, że pomimo iż powinność przewoźnika z art. 48 ust. 1 pr. przew. jest fakultatywna (przewoźnik może sprawdzić, czy przesyłka odpowiada oświadczeniom nadawcy zawartym w liście przewozowym), aby przeciwdziałać powstaniu powyższego ułatwienia dowodowego i zabezpieczyć swój interes, przewoźnik powinien sprawdzić stan przesyłki – czy odpowiada ona oświadczeniom nadawcy zawartym w liście przewozowym. W literaturze przedmiotu wskazuje się nawet, że jeżeli prawdopodobna jest niezgodność stanu przesyłki z oświadczeniami umieszczonymi w liście przewozowym, a także w przypadku naruszenia przepisów dotyczących rzeczy wyłączonych z przewozu lub dopuszczonych do przewozu na szczególnych warunkach, uprawnienie przewoźnika do sprawdzenia przesyłki przekształca się w jego obowiązek[221]. W sytuacji, gdy stan przesyłki nie odpowiada oświadczeniom nadawcy lub przewoźnik nie ma możliwości sprawdzenia przesyłki, powinien wpisać stosowne zastrzeżenie do listu przewozowego, co spowoduje, że ułatwienie nie powstanie (art. 781 § 2 k.c. w zw. z art. 90 pr. przew.).

Podstawą ułatwienia dowodowego z art. 9 ust. 1 CMR jest istnienie listu przewozowego. List przewozowy powinien być sporządzony we właściwy sposób, tj. zgodnie z art. 5 i 6 CMR[222]. W świetle art. 5 ust. 1 CMR list przewozowy wystawia się w trzech oryginalnych egzemplarzach, podpisanych

[220] Por. wyrok Sądu Najwyższego z 26 stycznia 2006 r., V CSK 59/05, Legalis.
[221] B. Bukowski, *Sprawdzenie przesyłki (Uwagi do art. 48 Prawa przewozowego)*, PUG 1990, s. 103.
[222] Tak Ch. Jung, *The Convention on the Contract for the International Carriage…*, s. 151; por. orzeczenie Oberlandesgericht Nürnberg z 23 lutego 1994 r., Transportrecht 1994, s. 288.

przez nadawcę i przez przewoźnika, przy czym podpisy te mogą być wydrukowane lub też zastąpione przez stemple nadawcy i przewoźnika, jeżeli pozwala na to ustawodawstwo kraju, w którym wystawiono list przewozowy. Pierwszy egzemplarz wręcza się nadawcy, drugi towarzyszy przesyłce, a trzeci zatrzymuje przewoźnik. Przepis art. 6 ust. 1 CMR stanowi, że list przewozowy powinien zawierać następujące dane: miejsce i datę jego wystawienia, nazwisko (nazwę) i adres nadawcy, nazwisko (nazwę) i adres przewoźnika, miejsce i datę przyjęcia towaru do przewozu oraz przewidziane miejsce jego wydania, nazwisko (nazwę) i adres odbiorcy, powszechnie używane określenie rodzaju towaru oraz sposób opakowania, a dla towarów niebezpiecznych ich ogólnie uznane określenie, ilość sztuk, ich cechy i numery, wagę brutto lub inaczej wyrażoną ilość towaru, koszty związane z przewozem (przewoźne, koszty dodatkowe, należności celne i inne koszty powstałe od chwili zawarcia umowy do chwili dostawy), instrukcje niezbędne do załatwienia formalności celnych i innych oraz oświadczenie, że przewóz, bez względu na jakąkolwiek przeciwną klauzulę, podlega przepisom konwencji CMR. Aby powstało ułatwienie dowodowe z art. 9 ust. 1 CMR list przewozowy musi zostać podpisany przez przewoźnika i nadawcę[223]. Oświadczenie nadawcy umieszczone w liście przewozowym dotyczące opisu przesyłki jako jednostronne nie może być uznane za objęte konsensusem stron umowy przewozu[224]. Zgodnie z interesem nadawcy lub odbiorcy problem związania takim oświadczeniem w pełni rozwiązuje konstrukcja domniemania prawnego z art. 9 ust. 2 CMR, przy jednoczesnym zapewnieniu należytej ochrony przewoźnika.

List przewozowy stanowi dowód *prima facie*, a więc jedynie wstępne złożenie dotyczące zawarcia umowy, jej warunków oraz przyjęcia towaru przez przewoźnika, które następnie będzie podlegało weryfikacji w toku postępowania dowodowego. Aby zapobiec jego powstaniu przewoźnik musi wpisać stosowne zastrzeżenia do listu przewozowego. Zgodnie z art. 8 ust. 2 CMR, jeżeli przewoźnik nie ma możności sprawdzenia w wystarczający sposób ścisłości danych listu przewozowego dotyczących ilości sztuk, jak również ich cech

[223] D. Dąbrowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 137.
[224] Por. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 194.

i numerów, wpisuje do listu przewozowego zastrzeżenia, które powinny być uzasadnione. Powinien on także uzasadnić wszelkie zastrzeżenia, jakie uczyni w przedmiocie widocznego stanu towaru i jego opakowania. Zastrzeżenia te nie wiążą nadawcy, jeżeli nie przyjął on ich wyraźnie w liście przewozowym.

Warunkiem powstania domniemania prawnego z art. 9 ust. 2 CMR jest brak uzasadnionych zastrzeżeń przewoźnika, wpisanych do listu przewozowego. Podstawą domniemania z art. 9 ust. 2 CMR jest więc wystawienie listu przewozowego[225] oraz przyjęcie przez przewoźnika przesyłki bez uzasadnionych zastrzeżeń. Istnieje ono także wtedy, gdy list przewozowy podpisała za przewoźnika osoba, która nie była umocowana do składania oświadczeń woli, np. kierowca. Wystarczy, by osoba ta działała na zlecenie przewoźnika albo jego podwykonawcy, o którym mowa w art. 3 CMR. Jak słusznie wskazuje się bowiem w literaturze przedmiotu oświadczenie to ma charakter oświadczenia wiedzy, nie zaś oświadczenia woli[226]. Ponadto domniemanie dotyczące przyjęcia towaru, jego opakowania, stanu, liczby sztuk oraz ich cech i numerów istnieje również wtedy, gdy list przewozowy nie zawiera podpisu nadawcy, a został podpisany wyłącznie przez przewoźnika. Zbędne jest bowiem oświadczenie nadawcy o przekazaniu towaru w sytuacji, gdy to przewoźnik potwierdza jego przyjęcie[227]. Domniemanie dotyczące przyjęcia towaru, jego opakowania, stanu, liczby sztuk oraz ich cech i numerów chroni interesy nadawcy lub odbiorcy. Może jednak znaleźć ono zastosowanie w przypadku braku listu przewozowego i potwierdzenia przez przewoźnika przyjęcia towaru w innym dokumencie, np. dowodzie wydania. W porównaniu do domniemania należytego stanu przesyłki z art. 781 § 2 k.c., gdzie mowa jest o zastrzeżeniu, regulacja ta zawiera dodatkowo wymóg, aby zastrzeżenie było uzasadnione. Wykładnia funkcjonalna i celowościowa wskazuje jednak, aby w obu przypadkach warunkiem niweczącym powstanie ułatwienia było zastrzeżenie, którego zasadność powinna zostać wykazana przez

[225] Orzeczenie Bundesgerichtshof (niemieckiego sądu najwyższego) z 9 lutego 1979 r., ETL 1980, s. 215; P. Ruitinga, *Some notes as to article 8 and 9 of the CMR*, ETL 1982, s. 237; P. Ruitinga, *Onus of Proof and Liability – Some notes as to articles 8, 9 and 10 of the CMR Convention* (w:) *International Carriage of Goods by Road (CMR)*, J. Theunis (red.), London 1987, s. 45–46.
[226] D. Dąbrowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 138.
[227] K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 199.

przewoźnika. W celu zapobieżenia powstaniu ułatwienia dowodowego przewoźnik powinien wpisać zatem do listu przewozowego uzasadnione zastrzeżenie dotyczące stanu przesyłki. W przypadku wpisania przez przewoźnika do listu przewozowego takiego zastrzeżenia domniemanie nie powstanie.

Podstawą ułatwienia dowodowego z art. 12 § 1 CIM jest analogicznie jak w art. 47 ust. 3 zd. 1 pr. przew. i art. 9 ust. 1 i 2 CMR istnienie listu przewozowego. List przewozowy powinien być podpisany przez przewoźnika i nadawcę oraz nie zawierać uzasadnionych zastrzeżeń przewoźnika. W przypadku art. 12 § 2 CIM, dodatkowo na podstawę składa się załadownie towaru przez przewoźnika, a w art. 12 § 3 CIM, załadownie towaru przez nadawcę oraz sprawdzenie przez przewoźnika stanu towaru i jego opakowania oraz wniesienie zgadzającego się wyniku sprawdzenia do listu przewozowego. Obligatoryjna treść listu przewozowego CIM to nazwa stacji przeznaczenia oraz nazwa i adres odbiorcy[228]. W literaturze przedmiotu zwraca się uwagę, że pełną moc dowodową ma jedynie oryginał listu przewozowego, który zawiera pokwitowanie wydania przesyłki odbiorcy. Z kolei wtórnik listu przewozowego (egzemplarz przeznaczony dla nadawcy) ma mniejszą wartość dowodową, ponieważ nie dokumentuje wykonania umowy przewozu, a jest tylko dowodem jej zawarcia i przyjęcia towaru do przewozu. Ceduła listu przewozowego zawierająca poświadczenie odbioru przesyłki jest dokumentem o znaczącej mocy dowodowej dla przewoźnika. Z punktu widzenia dochodzenia roszczeń z umowy przewozu istotnym dokumentem jest oryginał listu przewozowego wraz z wtórnikiem[229]. Aby nie doszło do powstania ułatwienia dowodowego z art. 12 CIM niezbędne jest wpisanie przez przewoźnika stosownego zastrzeżenia do listu przewozowego, np. zastrzeżenia uzasadnionego faktem, że przewoźnik nie dysponował odpowiednimi środkami do sprawdzenia, czy przesyłka odpowiada informacjom wniesionym do listu przewozowego (art. 12 § 4 CIM).

Podobnie jak w odniesieniu do ułatwień dowodowych z art. 47 ust. 3 zd. 1 pr. przew., art. 9 ust. 1 i 2 CMR i art. 12 § 1–3 CIM, warunkiem powstania

[228] Tak wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Lublinie z 14 lutego 2008 r., III SA/Lu 460/07, Lex nr 470656 oraz z 8 grudnia 2009 r., III SA/Lu 210/09, Lex nr 581746.
[229] Tak J. Godlewski, *Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM)*, Gdynia 2007, s. 50.

dowodu *prima facie* z art. 11 ust. 1 konwencji montrealskiej jest istnienie lotniczego listu przewozowego lub poświadczenia przyjęcia towarów. List przewozowy lub poświadczenie przyjęcia towarów powinien być podpisany przez przewoźnika i nadawcę. Z kolei w przypadku art. 11 ust. 2 konwencji montrealskiej, przepis ten nadaje wpisom do listu przewozowego lub poświadczenia przyjęcia towarów różną moc dowodową w zależności od tego, jakich danych wpisy te dotyczą. W odniesieniu do wpisu danych dotyczących wagi, rozmiarów i opakowania towarów oraz liczby pakunków, przesłanką uznania mocy dowodowej tych faktów jest brak zastrzeżenia przewoźnika. Natomiast w przypadku danych dotyczących ilości, objętości i stanu towarów, warunkiem tym jest dokonanie ich sprawdzenia przez przewoźnika w obecności nadawcy i stwierdzenie w lotniczym liście przewozowym lub potwierdzeniu przyjęcia towarów. Dotyczy to także danych odnoszących się do zewnętrznego stanu towaru, które jednak nie muszą być przez przewoźnika potwierdzone[230]. Także i w tym przypadku ułatwienie nie powstanie, gdy przewoźnik wpisze stosowne zastrzeżenie do listu przewozowego lub poświadczenia przyjęcia towarów. Powyższe uwagi należy odnieść także do regulacji art. 11 pkt 1 i 2 konwencji warszawskiej, która jest analogiczna.

Podstawą ułatwień dowodowych z art. 131 § 1 i 2 k.m. (odwołanie do szczególnej mocy dowodowej listu przewozowego, domniemanie prawne materialne) jest wystawienie konosamentu, zawierającego w jego treści odpowiednie wzmianki dotyczące przesyłki oraz brak zastrzeżeń przewoźnika. Za konosament może zostać uznany jedynie dokument wystawiony zgodnie z wymogami przewidzianymi dla tego rodzaju dokumentów[231]. W świetle art. 131 § 2 k.m. jedynie konosament wystawiony zgodnie z przepisami tej ustawy, stwarza domniemanie przyjęcia na statek przez przewoźnika określonego ładunku do przewozu w takiej ilości i stanie, jak to uwidoczniono w konosamencie. Treść konosamentu powinna odpowiadać art. 136 § 1 k.m. W szczególności konosament zawiera podpis przewoźnika albo kapitana statku lub innego przedstawiciela przewoźnika. Za dokument taki nie można uznać kopii konosamentu, skoro kopia

[230] Por. D. Ambrożuk–Wesołowska, *Ustalenie stanu przesyłki*…, s. 493.
[231] Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Apelacyjnego w Łodzi z 26 stycznia 2006 r., III SA/Łd 423/05, Lex nr 883419.

konosamentu nie zawiera podpisu przewoźnika albo kapitana statku lub innego przedstawiciela przewoźnika (por. art. 136 § 1 pkt 13 k.m.).

Ułatwienia dowodowe, o których mowa w art. 131 § 1 i 2 k.m. nie powstaną, jeżeli przewoźnik zamieści w konosamencie stosowne zastrzeżenie. Przepisy art. 137 § 1–4 k.m. stanowią, że przewoźnik może zamieścić w konosamencie odpowiednią uwagę, jeżeli zewnętrzny stan ładunku lub jego opakowania budzi zastrzeżenia. Przewoźnik może odmówić wpisania do konosamentu zadeklarowanych mu przez załadowcę danych dotyczących ilości, miary, wagi i oznakowania ładunku, jeżeli ma poważną podstawę do podejrzewania, że dane te nie odpowiadają dokładnie stanowi faktycznemu w chwili załadowania, albo jeżeli nie ma możliwości sprawdzenia tych danych. Przewoźnik może odmówić wpisania do konosamentu danych dotyczących znaków ładunku, jeżeli znaki te nie są utrwalone na poszczególnych sztukach ładunku lub jego opakowaniu w taki sposób, że w normalnych warunkach powinny pozostać czytelne do końca podróży. Jeżeli ładunek dostarczono do przewozu w opakowaniu, przewoźnik może zamieścić w konosamencie wzmiankę, że zawartość jest mu nieznana.

Warunkiem powstania domniemania prawnego z art. 3 ust. 4 konwencji o konosamentach, analogicznie do art. 131 § 2 k.m. jest wystawienie konosamentu, zawierającego w swojej treści odpowiednie wzmianki dotyczące przesyłki oraz brak zastrzeżeń przewoźnika, kapitana lub agenta przewoźnika. Zgodnie z art. 3 ust. 3 zd. 1 konwencji o konosamentach po otrzymaniu i przyjęciu towarów, przewoźnik lub kapitan, lub agent przewoźnika, powinien, na żądanie załadowcy, wydać mu konosament, zawierający między innymi: a) znaki główne, potrzebne do stwierdzenia tożsamości towarów, podane na piśmie przez załadowcę przed rozpoczęciem ładowania tych towarów, byleby te znaki były wydrukowane, lub wyraźnie przytwierdzone we wszelki inny sposób na towarach nieopakowanych lub na skrzyniach bądź na opakowaniach, w których towary są zawarte w ten sposób, żeby, normalnie, pozostały czytelne do końca podróży, b) bądź liczbę pak lub sztuk, ilość lub wagę, zależnie od przypadku, tak jak one są podane na piśmie przez załadowcę, c) stan i opakowanie zewnętrzne towarów.

Zastrzeżenie można zdefiniować jako uwagę umieszczoną w konosamencie przez przewoźnika, kapitana lub agenta przewoźnika, z której wynika, że przewoźnik nie potwierdza prawidłowości danych dotyczących znaków, liczby, ilości lub wagi towarów przez niego przyjętych albo że stwierdzono wady w stanie towaru lub jego opakowaniu. Istnieją dwa rodzaje zastrzeżeń: zastrzeżenia, które dotyczą podanych przez nadawcę danych dotyczących znaków, liczby, ilości lub wagi towaru oraz zastrzeżenia dotyczące stanu towarów[232]. Przepis art. 3 ust. 3 zd. 2 konwencji o konosamentach stanowi, że żaden przewoźnik, kapitan lub agent przewoźnika nie będzie obowiązany deklarować lub wymieniać w konosamencie znaków, liczby, ilości lub wagi, co do których ma poważny powód do podejrzewania, że nie przedstawiają one dokładnie towarów obecnie przez niego przyjętych, albo jeśliby nie miał należytych środków do sprawdzenia. Przepis ten należy tak interpretować, że przewoźnik powinien zamieścić w konosamencie dane dotyczące towaru wskazane przez nadawcę, ale jest uprawniony do zamieszczenia w nim stosownych zastrzeżeń[233].

Warunkiem powstania ułatwień dowodowych z art. 11 ust. 3 CMNI (dowód *prima facie*, domniemanie prawne materialne) jest istnienie dokumentu przewozowego, zawierającego w treści odpowiednie wzmianki dotyczące przesyłki oraz brak zastrzeżeń przewoźnika, podobnie jak w regulacji art. 131 § 2 k.m. i art. 3 ust. 4 konwencji o konosamentach. Powinien być on wystawiony zgodnie z wymogami dla niego przewidzianymi. Domniemanie z art. 12 ust. 2 CMNI powstanie, jeżeli przewoźnik nie zamieści uwag na temat widocznego stanu ładunku lub nie dokona stosownych zastrzeżeń w tej kwestii. Aby domniemanie nie powstało przewoźnik powinien zamieścić powyższe uwagi lub dokonać zastrzeżeń. Z kolei domniemanie z art. 12 ust. 3 CMNI powstanie, jeżeli zgodnie z danymi w dokumencie przewozowym, ładunek znajduje się w kontenerze lub w ładowni statku i został zaplombowany przez inne osoby niż przewoźnik, jego pracownicy lub przedstawiciele, i jeśli ani kontener, ani plomba nie są zniszczone lub złamane w chwili dotarcia do portu wyładunku lub miejsca

[232] Por. R. Goode, H. Kronke, E. McKendrick, J. Wool, *Transnational Commercial Law…*, s. 280–281.
[233] *Ibidem*.

dostarczenia ładunku. Domniemanie nie powstanie, jeżeli powyższe warunki nie zostaną spełnione.

W porównaniu do analogicznych regulacji ułatwienia dowodowe w CMNI są związane z każdym dokumentem przewozowym, co w ocenie autorki niniejszej pracy jest rozwiązaniem prawidłowym. Ułatwienia dowodowe powinny dotyczyć nie tylko listów przewozowych, ale także innych dokumentów przewozowych, ponieważ rozwiązanie takie zapewnia elastyczność obrotu.

Porównując powyższe podstawy ułatwień dowodowych należy zauważyć, że tylko Kodeks cywilny nie wiąże powstania ułatwienia dowodowego z wystawieniem listu przewozowego czy innego dokumentu. Takie rozwiązanie jest prawidłowe, ponieważ co do zasady wystawienie listu przewozowego nie jest obowiązkowe. Brak jego wystawienia i zgłoszenie zastrzeżeń przez przewoźnika co do stanu przesyłki w innym dokumencie, np. dowodzie wydania nie powinno automatycznie stawiać go w gorszej sytuacji dowodowej. Przemawia za tym także konsensualny charakter umowy przewozu, którą uważa się za zawartą niezależnie tego czy przewoźnik przyjął list przewozowy (por. skreślony art. 47 ust. 1 pr. przew.). A zatem w przyszłej ogólnej regulacji umowy przewozu w Kodeksie cywilnym podstawa domniemania prawnego z art. 781 § 2 k.c. nie wymaga zmian i powinna zostać zachowana w obecnym kształcie. W regulacji o ogólnym znaczeniu nie jest wymagane również spełnienie innych warunków dotyczących np. sprawdzenia, zważenia, przeliczenia towaru przez przewoźnika.

2.4. Zakres poszczególnych ułatwień dowodowych

Zakres poddawanych analizie ułatwień dowodowych odnosi się do wniosku domniemania prawnego, wniosku wynikającego z odwołania do mocy dowodowej listu przewozowego lub wniosku wynikającego z konstrukcji dowodu *prima facie*. Domniemanie prawne z art. 781 § 2 k.c. obejmuje ułatwienie dowodu należytego stanu przesyłki. Z przepisu tego wynika, że domniemanie należytego stanu przesyłki obejmuje stan przesyłki. Określenie to odnosi się do zewnętrznego stanu przesyłki i jej opakowania, które stanowi część przesyłki. Domniemanie to nie dotyczy ukrytych cech przesyłki, których przewoźnik nie mógł sprawdzić przy dołożeniu należytej staranności. Domniemanie to nie jest tożsame z należytym

stanem zawartości przesyłki, tj. przedmiotu przewozu. Nie obejmuje ono bowiem należytego stanu zawartości przesyłki[234]. Z zastrzeżeniem, że opakowanie jest częścią przesyłki, słusznie zwrócił uwagę Sąd Apelacyjny w Krakowie, iż zbieżność między stanem przesyłki i stanem przedmiotu przewozu zachodzi tylko w takich przypadkach, w których nadawca oddaje przewoźnikowi przesyłkę bez opakowania lub w otwartym opakowaniu, umożliwiającym dostęp do przedmiotu przewozu. Ale również w takich przypadkach domniemanie ustanowione w art. 781 § 2 k.c. jest skierowane na ustalenie stanu zewnętrznego przesyłki ze względu na jej zdatność dla danego rodzaju przewozu. Zakres tego domniemania należy bowiem interpretować w ścisłym powiązaniu z treścią postanowienia art. 781 § 1 k.c., zgodnie z którym, *jeżeli stan zewnętrzny przesyłki lub jej opakowanie nie są odpowiednie dla danego rodzaju przewozu, przewoźnik może żądać, aby wysyłający złożył pisemne oświadczenie co do stanu przesyłki, a w wypadku rażących braków odmówić przewozu*[235]. Przepis art. 781 § 2 k.c. nie zawiera regulacji odnoszącej się do ilości przesyłki, w związku z czym należy przyjąć, że nie jest ona objęta domniemaniem. W przypadku jednak, gdyby wystawiony został list przewozowy lub inny dokument przewozowy, który zawierałby taką informację, potwierdzoną przez przewoźnika, wówczas dokument taki podlegałby ocenie sądu, jako dowód faktów w nim wymienionych, zgodnie z ogólnymi zasadami według reguł właściwych dla dokumentów prywatnych[236]. Jeżeli został wystawiony list przewozowy lub inny dokument przewozowy, domniemanie prawne z art. 781 § 2 k.c. – należytego stanu przesyłki w momencie przyjmowania jej do przewozu, obejmuje w powyższym zakresie jej stan wynikający z oświadczenia wpisanego tam przez nadawcę dotyczącego opisu przesyłki[237].

Kodeks cywilny nie łączy powstania domniemania prawnego z art. 781 § 2 k.c. z listem przewozowym lub innym dokumentem przewozowym. Niezależnie od tego należy zaznaczyć, że list przewozowy stanowi m.in. dowód przyjęcia

[234] Por. D. Fuchs, A. Malik (w:) *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom V. Zobowiązania. Część szczególna (art. 765–921[16])*, M. Fras, M. Habdas (red.), Warszawa 2018, Lex, art. 781 k.c., nb 4.
[235] Por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z 17 września 1991 r., I ACr 276/91, Lex nr 1680413.
[236] Tak też D. Ambrożuk–Wesołowska, *Ustalenie stanu przesyłki*…, s. 493–494.
[237] K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu*…, s. 193.

przesyłki przez przewoźnika, a także dowód jej należytego stanu w chwili przyjmowania do przewozu[238]. Przepis art. 779 k.c. w sposób ogólny wskazuje konieczne elementy listu przewozowego. Dane te obejmują wszystkie przedmiotowo i podmiotowo istotne postanowienia umowy przewozu, które dotyczą: nazwy oraz adresu nadawcy i odbiorcy, miejsca przeznaczenia przesyłki, przewoźnika, wysokości przewoźnego, przesyłki według rodzaju, ilości oraz sposobu opakowania, a także wartości rzeczy szczególnie cennych[239]. Należy zwrócić uwagę, że list przewozowy jest także dowodem treści umowy przewozu.

W ramach funkcji dowodowej listu przewozowego wyróżnia się trzy kategorie wzmianek odnoszących się do treści umowy przewozu, które mają różną moc dowodową. Do pierwszej kategorii należą wzmianki dotyczące oznaczenia m.in. nadawcy, odbiorcy, terminu przewozu, miejsca załadunku i rozładunku przesyłki. Są one formułowane przez nadawcę i ich treść zależy od jego woli. W literaturze został wyrażony pogląd, że ich wiarygodność nie może być kwestionowana przez przewoźnika, posiadają więc pełną moc dowodową[240]. Z poglądem tym nie należy się zgodzić, ponieważ jak już wyżej wskazano list przewozowy jako dowód z dokumentu prywatnego podlega ocenie sądu według zasady swobodnej oceny dowodów i jako taki może być kwestionowany. Przykładem jest tu częste wpisywanie do listu przewozowego danych załadowcy, zamiast nadawcy, co może wprowadzać w błąd, który z tych podmiotów jest stroną umowy przewozu. Drugą kategorię stanowią dane odnoszące się do przesyłki – w szczególności jej stanu (jakości), ilości (liczby sztuk), opakowania, masy lub objętości, rozmiaru, zawartości oraz wartości. Są one formułowane także przez nadawcę, jednak mogą być kwestionowane przez przewoźnika, ponieważ zgodnie z poglądem wyrażonym w literaturze ich moc dowodowa wiąże się z zastosowaniem w tym przypadku domniemania prawnego należytego stanu przesyłki. Określenie „należyty stan przesyłki" miałoby tu obejmować

[238] Por. W. Górski, *List przewozowy (studium prawne)*, Poznań 1959, s. 30; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*,, s. 193 i n.; D. Dąbrowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 212.
[239] Por. W. Górski, *Umowa*..., s. 169 i n.; W. Górski, A. Żabski, *Prawo przewozowe*..., s. 139 i n.; M. Stec, *Umowa przewozu…*, art. 781 k.c., nb 3.
[240] Tak M. Stec, *Umowa przewozu…*, art. 781 k.c., nb 3.

wszystkie wskazane powyżej cechy lub parametry przesyłki[241]. Według oceny autorki niniejszej pracy pogląd ten nie zasługuje na aprobatę. Jak już wspomniano należyty stan przesyłki odnosi się do jej zewnętrznego stanu i opakowania. Wszystkie inne cechy i parametry przesyłki nie są objęte domniemaniem prawnym z art. 781 § 2 k.c., a jeżeli zostaną wpisane do listu przewozowego, podlegać to będzie ocenie na zasadach ogólnych. Należy tu wziąć pod uwagę wykładnię systemową i interpretacji art. 781 § 2 k.c. dokonywać w kontekście usytuowania tego przepisu w obrębie całej jednostki redakcyjnej. Przepis ten jest poprzedzony art. 781 § 1 k.c., w którym mowa jest jedynie o stanie zewnętrznym przesyłki lub jej opakowaniu.

Trzecią kategorię wzmianek w liście przewozowym stanowią wzmianki dotyczące przewoźnego, oznaczenia środka transportowego, a także miejsca i daty wystawienia listu przewozowego oraz przyjęcia przesyłki lub wydania jej odbiorcy. Są one wpisywane do listu przewozowego przez przewoźnika, a ich weryfikacji dokonuje nadawca lub odbiorca. W literaturze został wyrażony pogląd, że wzmianki te tworzą domniemanie. Uznawanie tych elementów listu przewozowego za tworzące domniemanie proponowane jest pomimo tego, że żaden przepis ustawy tego domniemania wyraźnie nie wprowadza. Uzasadnieniem miałaby tu być zasada odpowiedniości uprawnień i obowiązków stron umowy odnosząca się do umów o charakterze wzajemnym[242]. Gdyby uznać, że dane te rzeczywiście tworzą domniemanie, to odpowiednią konstrukcją byłoby tu ewentualnie domniemanie faktyczne. Ze względu bowiem na brak podstawy w przepisach prawa o domniemaniu prawnym nie może być mowy. Domniemanie faktyczne nie przenosi ciężaru dowodu, a odnosi się do wnioskowania sądu, który przyjmuje za ustalone fakty, jeżeli wniosek taki można wyprowadzić z innych ustalonych faktów (art. 231 k.p.c.). Zgodnie z orzecznictwem domniemanie faktyczne, przewidziane w art. 231 k.p.c., jest środkiem pozwalającym ustalić określony element stanu faktycznego, a konstruowanym z uwzględnieniem reguł z art. 233 § 1 k.p.c. Jest to więc metoda dowodzenia o faktach na podstawie wniosków wynikających z innych ustalonych faktów, z wykorzystaniem zasad

[241] M. Stec, *Umowa przewozu…*, art. 781 k.c., nb 3.
[242] *Ibidem*.

logicznego myślenia oraz doświadczenia życiowego. Zastosowanie domniemań faktycznych w konkretnym postępowaniu wynika z braku bezpośrednich środków dowodowych, które mogłyby wykazać prawdziwość faktów, z których strona wyciąga skutki prawne[243].

List przewozowy jako środek dowodowy stanowi dokument prywatny, który zgodnie z art. 245 k.p.c. *stanowi dowód tego, że osoba, która go podpisała, złożyła oświadczenie zawarte w dokumencie*[244]. Dokument prywatny to taki dokument, który nie jest dokumentem urzędowym, a co za tym idzie nie korzysta z domniemań z art. 244 k.c., w szczególności, że jego treść przedstawia rzeczywisty stan rzeczy[245]. Dokument prywatny nie korzysta z domniemania prawdziwości zawartych w nim oświadczeń, każda zaś osoba mająca w tym interes prawny może twierdzić i dowodzić, że treść złożonych oświadczeń nie odpowiada stanowi rzeczywistemu[246]. Z dokumentem prywatnym związane jest domniemanie autentyczności, które dotyczy pochodzenia od podmiotu określonego w dokumencie jako wystawca, a także domniemanie, że wystawca dokumentu złożył oświadczenie w nim zawarte. Domniemanie to jest obalalne za pomocą przeciwdowodu/dowodu przeciwieństwa (przeciwko wnioskowi domniemania)[247]. Ciężar dowodu zmienia się w zależności od tego która ze stron zaprzecza prawdziwości dokumentu. Jeżeli jego prawdziwości zaprzecza strona, która według dokumentu figuruje jako jego wystawca, to na niej spoczywa ciężar dowodu. Jeżeli zaś prawdziwości dokumentu zaprzecza strona, która nie figuruje jako jego wystawca (dokument pochodzi od strony przeciwnej lub osoby trzeciej), to prawdziwość dokumentu powinna udowodnić ta strona, która chce z niego skorzystać (art. 253 k.p.c.)[248].

---

[243] Por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 9 października 2019 r., VII AGa 1570/18, Lex nr 3103480.
[244] W. Górski, *Umowa przewozu*, s. 182; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 168.
[245] K. Flaga–Gieruszyńska (w:) K. Flaga–Gieruszyńska, A. Zieliński, *Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz*. Warszawa 2019, Legalis, art. 245 k.p.c., nb 1; por. wyrok Sądu Najwyższego z 3 października 2000 r., I CKN 804/98, Legalis.
[246] Por. postanowienie Sądu Najwyższego z 15 kwietnia 1982 r., III CRN 65/82, Legalis.
[247] Por. K. Flaga–Gieruszyńska (w:) K. Flaga–Gieruszyńska, A. Zieliński, *Kodeks postępowania…,* art. 245 k.p.c., nb 1; E. Rudkowska–Ząbczyk (w:) *Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz*, E. Marszałkowska–Krześ (red.), Legalis 2021, art. 245 k.p.c., nb 26.
[248] E. Rudkowska–Ząbczyk (w:) *Kodeks postępowania…*, art. 245 k.p.c., nb 26.

Jak z powyższego wynika w odniesieniu do wzmianek dokonanych w liście przewozowym list ten stanowi dokument prywatny i wzmianki te nie są objęte domniemaniem prawdziwości. W przypadku wystawienia listu przewozowego istnieje możliwość stosowania konstrukcji domniemania prawnego dotyczącego stanu przesyłki w zakresie objętym przepisem. Co do zasady strona, która chce z tego dokumentu skorzystać, w przypadku kwestionowania prawdziwości jego wzmianek przez stronę, od której wzmianki te nie pochodzą, zgodnie z ciężarem dowodu powinna udowodnić jego prawdziwość.

Domniemanie należytego stanu przesyłki odnosi się do umowy przewozu, jednak ma ono także znaczenie w sporach między nadawcą przesyłki – jako jej sprzedawcą – i odbiorcą – jako kupującym, gdy sprzedawca wysłał towar za pomocą przewoźnika[249]. W ocenie autorki niniejszej pracy należy opowiedzieć się za szerokim zastosowaniem domniemania. Obowiązuje ono nie tylko w relacji umownej, pomiędzy nadawcą a przewoźnikiem, ale może z niego skorzystać każda osoba uprawniona do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych związanych z przewozem, w tym odbiorca przesyłki. Za takim rozwiązaniem przemawia wykładnia celowościowa i funkcjonalna. Istotą tej regulacji jest bowiem ułatwienie dochodzenia roszczeń odszkodowawczych związanych z przewozem podmiotowi uprawionemu, którym może być nadawca lub odbiorca, w zależności od tego komu przysługuje uprawnienie do rozporządzania towarem. W związku z powyższym nie należy zgodzić się z poglądem wyrażonym w literaturze przedmiotu, że domniemanie to nie ma zastosowania w stosunku do osób trzecich, a jedynie do stron umowy przewozu[250]. Niezależnie od powyższego wskazuje się, że w przypadku, gdy przesyłka wyrządzi szkodę osobom trzecim, przewoźnik nie może powołać się na domniemanie należytego stanu przesyłki w celu zwolnienia od odpowiedzialności. W takiej sytuacji dla zwolnienia

[249] Zob. W. Górski, K. Wesołowski, *Umowy obrotu towarowego…*, Lex, art. 781 k.c. (SIP nie podaje tu nb).
[250] Z. Gawlik (w:) *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania – część szczególna*, A. Kidyba (red.), Warszawa 2014, s. 960–961; L. Ogiegło (w:) *Kodeks cywilny. T. II. Komentarz. Art. 450–1088. Przepisy wprowadzające*, K. Pietrzykowski (red.), Warszawa 2015, s. 720; A. Raczyński (w:) Kodeks cywilny. Komentarz (t. 3), M. Gutowski (red.), 2022 Legalis, art. 781 k.c., nb 1.

przewoźnika z odpowiedzialności nie ma znaczenia zapewnienie nadawcy o należytym opakowaniu i zabezpieczeniu przesyłki[251]. W tym zakresie pogląd ten zasługuje na aprobatę, ponieważ w takim przypadku przedmiotowe ułatwienie dowodowe nie ma znaczenia.

Mogłoby wydawać się, że domniemanie z art. 781 § 2 k.c. jest korzystne dla nadawcy lub odbiorcy przesyłki[252], jednak ze względu na cel regulacji należy stanąć na stanowisku, że pełni też funkcję korzystną dla przewoźnika. Domniemanie należytego stanu przesyłki w istocie bowiem ogranicza w odniesieniu do ogólnych zasad zakres możliwych do przyjęcia bez dowodu ustaleń co do prawidłowego stanu i ilości przesyłki przyjmowanej do przewozu. Rzeczywistym skutkiem takiej regulacji jest zatem poprawa sytuacji dowodowej przewoźnika. W stosunku do informacji nieobjętych treścią takiego ułatwienia dowodowego nie można bowiem stosować domniemania faktycznego wynikającego z niezakwestionowania przez niego danych dotyczących przesyłki wpisanych przez nadawcę do listu przewozowego lub innego dokumentu przewozowego[253]. Prowadziłoby to do obejścia przepisu wprowadzającego domniemanie prawne. Potwierdza to wykładnia celowościowa oraz założenie o racjonalności prawodawcy, gdyby bowiem celem regulacji nie było ograniczenie zakresu ułatwienia dowodowego, wówczas prawodawca nie wprowadzałby do systemu prawnego art. 781 § 2 k.c., tylko poprzestał na szerokim zastosowaniu domniemania faktycznego, tak jak w innych tego typu unormowaniach.

Z drugiej jednak strony nie ma przepisu zakazującego stosowania domniemania faktycznego w zakresie nieobjętym domniemaniem prawnym należytego stanu przesyłki z art. 781 § 2 k.c., w związku z tym można byłoby uznać, że regulacja ta poprawia sytuację nadawcy lub odbiorcy przesyłki. O ile bowiem w odniesieniu do ilości przesyłki (liczby sztuk) wskazanej w liście przewozowym miałoby zastosowanie domniemanie faktyczne, obalane dowodem przeciwnym, to objęcie domniemaniem prawnym jej stanu jakościowego wiąże

[251] Z. Gawlik (w:) *Kodeks cywilny*…, Lex, art. 781 k.c., nb 2.
[252] Tak M. Sychowicz (w:) *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom V. Zobowiązania. Część szczegółowa*, J. Gudowski (red.), Warszawa 2017, Lex, art. 781 k.c., nb 4.
[253] Por. D. Ambrożuk–Wesołowska, *Ustalenie stanu przesyłki…*, s. 485; odmiennie: K. Garnowski, *Wykonanie umowy przewozu rzeczy w transporcie drogowym, kolejowym i lotniczym*, Warszawa 2020, s. 142.

się już z przerzuceniem ciężaru dowodu i koniecznością jego obalenia dowodem przeciwieństwa. Wydaje się, że w tym wypadku należałoby skłonić się ku temu rozwiązaniu.

Zgodnie z literalnym brzmieniem art. 47 ust. 3 zd. 1 pr. przew. dotyczy zawarcia umowy przewozu. Dowodem zawarcia umowy przewozu pomiędzy nadawcą wskazanym w liście przewozowym, a przewoźnikiem jest potwierdzony przez przewoźnika list przewozowy. List przewozowy stanowi dowód treści (warunków) umowy dotyczących miejsca przyjęcia i wydania przesyłki przez przewoźnika, jej rodzaju, liczby sztuk, opakowania, kosztów związanych z przewozem, instrukcji wydanych przewoźnikowi, terminu przewozu, a także wykonania tej umowy. Co do zasady list przewozowy określa niezbędne elementy umowy przewozu, takie jak strony, fracht, datę załadunku i rozładunku[254]. W ocenie autorki niniejszej pracy właśnie te elementy, które składają się na zawarcie umowy przewozu, a wyrażone w liście przewozowym objęte są ułatwieniem dowodowym dotyczącym jego szczególnej mocy dowodowej. Choć powyższy przepis tego wyraźnie nie wskazuje, list przewozowy stanowi również dowód przejęcia przesyłki. Jest on także dowodem stanu przesyłki w chwili przyjmowania do przewozu (art. 781 § 2 k.c. w zw. z art. 90 pr. przew.)[255]. W tym zakresie jednak istnieje domniemanie prawne na zasadzie odesłania do Kodeksu cywilnego. Z domniemania z art. 781 § 2 k.c. w zw. z art. 90 pr. przew. może korzystać zarówno nadawca, jak i odbiorca przesyłki, w zależności od tego, który z nich będzie legitymowany do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych związanych z przewozem (art. 75 ust. 3 pkt 2 lit. b pr. przew.). Roszczenia z tytułu umowy przewozu przysługują bowiem nadawcy lub odbiorcy zależnie od tego, któremu z nich przysługuje prawo rozporządzania przesyłką.

W literaturze przedmiotu wskazuje się ogólnie, że zgodnie z art. 9 CMR list przewozowy ustanawia ułatwienie dowodowe dotyczące tego, że umowa przewozu została zawarta, a transport odbył się dokładnie tak, jak wskazano w

[254] Zob. T. Szanciło, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Legalis, art. 47 pr. przew., nb 5.
[255] Por. D. Dąbrowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 212.

tym dokumencie[256]. Zakres ułatwienia dowodowego z art. 9 ust. 1 CMR dotyczy zawarcia umowy, warunków (treści) umowy oraz przyjęcia towaru przez przewoźnika, co wskazane jest bezpośrednio w przepisie. Ponadto zakres jego zastosowania obejmuje stan towaru, miejsce jego przyjęcia i wydania przez przewoźnika, rodzaj towaru, opakowanie, koszty związane z przewozem, instrukcje wydane przewoźnikowi oraz termin przewozu. Funkcja dowodowa listu przewozowego wskazuje również, że jest on dowodem wykonania umowy, choć nie wynika to z żadnego przepisu. W literaturze przedmiotu przyjmuje się, że dotyczy to w szczególności potwierdzenia dostarczenia towaru i jego odbioru przez odbiorcę, użytego środka transportu oraz przyjęcia określonej ilości towaru przez przewoźnika[257]. Wartość dowodowa tych wzmianek jest taka jak listu przewozowego jako dokumentu prywatnego.

W orzeczeniu Sądu Apelacyjnego w Łodzi, Sąd ten wskazał, że z art. 9 ust. 1 Konwencji CMR wynika co prawda, iż list przewozowy pełni funkcję dowodową, jednakże stanowi on jedynie dowód zawarcia umowy przewozu między wskazanym w liście nadawcą i przewoźnikiem. Z powołanego przepisu nie wynikają żadne domniemania dotyczące podstawy prawnej wydania towaru między nadawcą i odbiorcą, w tym takie które pozwalałyby na ustalenie treści tego stosunku obligacyjnego[258]. Z orzeczeniem tym można zgodzić się, z zastrzeżeniem co do osób uprawnionych do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych związanych z przewozem, którymi są nadawca lub odbiorca, tak jak ma to miejsce w przypadku analogicznych ułatwień dowodowych z Kodeksu cywilnego i Prawa przewozowego. Odbiorca jest osobą trzecią w stosunku do stron umowy przewozu. Stanowisko takie jest zasadne z uwagi na to, że w przypadku odebrania przesyłki, zgodnie z art. 12 i 13 CMR tylko jej odbiorca ma legitymację procesową do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych związanych z przewozem. Pogląd ten znajduje potwierdzenie w starszym, jak i najnowszym orzecznictwie Sądu Najwyższego[259], gdzie Sąd ten odwołuje się

[256] Ch. Jung, *The Convention on the Contract for the International Carriage…*, s. 151.
[257] Por. K. Garnowski, *Funkcja dowodowa listu przewozowego*…, s. 34.
[258] Zob. wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z 7 lutego 2017 r., I ACa 508/16, Legalis.
[259] Por. wyroki Sądu Najwyższego z 10 września 2020 r., II CSK 125/19, Lex nr 3054487; z 14 kwietnia 2016 r., II CSK 338/15, Lex nr 2030463; z 3 września 2003 r., II CKN 415/01, OSNC 2004, nr 10, poz. 163.

także do przepisów polskiej ustawy – Prawo przewozowe oraz w literaturze z zakresu prawa transportowego[260]. Sąd Najwyższy w wyroku z 14 kwietnia 2016 r. wskazał, że osobą legitymowaną do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z tytułu szkód w substancji towaru jest – z mocy przepisów Konwencji CMR – nadawca albo odbiorca, w zależności od tego, któremu z nich przysługuje prawo rozporządzania towarem. Prawo to wygasa po stronie nadawcy z mocy art. 12 ust. 2 Konwencji CMR z chwilą wykonania przez odbiorcę uprawnień, o których mowa w art. 13 ust. 1 Konwencji CMR, a postacią substytutu tego prawa do rozporządzania towarem jest m.in. dochodzenie roszczeń odszkodowawczych. Z chwilą więc bezspornego przekazania odbiorcy za pokwitowaniem przesyłki wraz z drugim egzemplarzem listu przewozowego to już tylko odbiorca, a nie nadawca uprawniony jest do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z tytułu szkód w przesyłce i to nawet niezależnie od tego, gdzie ta przesyłka się znajduje.

Zgodnie z literalnym brzmieniem domniemanie z art. 9 ust. 2 CMR obejmuje dobry stan towaru i jego opakowania w chwili przyjęcia przez przewoźnika, zgodność ilości sztuk, ich cech i numerów z oświadczeniami w liście przewozowym. Domniemanie to obejmuje zatem przyjęcie towaru, jego zewnętrzny stan i jego opakowania oraz ilość sztuk, ich cechy i numery. Zakres ten odnosi się do wzmianek, co do których na przewoźniku spoczywa obowiązek sprawdzenia ich prawdziwości. Zgodnie bowiem z art. 8 ust. 1 lit. a i b CMR przy przyjęciu towaru przewoźnik jest obowiązany sprawdzić dokładność danych listu przewozowego dotyczących ilości sztuk, jak również ich cech i numerów oraz widoczny stan towaru i jego opakowania[261]. Domniemanie z art. 9 ust. 2 CMR nie obejmuje zawartości poszczególnych sztuk przesyłki, masy towaru lub jego

[260] K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 616–618; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 272–275.

[261] Por. Hoge Raad der Nederlanden (Sąd Najwyższy w Holandii) z 16 września 2022 r., 21/01623, ETL 2023, s. 732 i 734, zgodnie z tym orzeczeniem domniemanie z art. 9 CMR nie dotyczy kwestii, czy towar znaleziony w trakcie przewozu jest tożsamy z towarem przedstawionym do przewozu przez nadawcę, w związku z czym przewoźnik nie może powoływać się na to, że towar znaleziony na trasie przez organy celne (w tym także niezgłoszone papierosy) odpowiada temu, który jest wymieniony w liście przewozowym jako kontrasygnowany przez nadawcę. W powyższej sprawie list przewozowy podpisany przez nadawcę i przewoźnika zawierał następującą informację – „Towar: cztery palety naczyń kuchennych, 112 kartonów, 1450 kg". W drodze z Bułgarii do miejsca przeznaczenia w Wielkiej Brytanii ciężarówka została zatrzymana przez francuskie służby celne. Podczas kontroli w ciężarówce znaleziono cztery palety z pudełkami zawierającymi papierosy, od których nie została zapłacona akcyza. Ciężarówka wraz zawartością została zatrzymana przez celników, a papierosy skonfiskowane.

objętości. Zgodnie z literaturą przedmiotu, jeżeli jednak przewoźnik na żądanie nadawcy nie dokonał sprawdzenia wagi towaru czy też inaczej wyrażonej jego ilości albo sztuk przesyłki i nie wpisał wyniku sprawdzenia do listu przewozowego, wówczas dane te również objęte są domniemaniem[262].

Zgodnie z regulacją ułatwienia dowodowego z art. 12 § 1 CIM odnoszącego się do kolejowego listu przewozowego, podobnie do art. 9 ust. 1 CMR, list ten stanowi dowód zawarcia i warunków (treści) umowy przewozu oraz faktu przyjęcia towarów przez przewoźnika[263]. Z kolei w myśl art. 12 § 2 CIM kolejowy list przewozowy stanowi dowód *prima facie* stanu towarów i ich opakowania wskazanego w liście przewozowym, jeżeli załadowania towarów dokonał przewoźnik. W przypadku braku tych wskazówek ułatwienie dowodowe obejmuje dobry stan zewnętrzny w chwili przyjęcia towarów przez przewoźnika, dokładność informacji listu przewozowego dotyczących ilości sztuk, ich cech i numerów, jak również masy brutto lub ilości wskazanej w inny sposób. W świetle art. 12 § 3 CIM, jeżeli załadowania towarów dokonał nadawca, kolejowy list przewozowy stanowi dowód *prima facie* stanu towarów i ich opakowania wskazanego w liście przewozowym lub w przypadku braku tych wskazówek dobrego stanu zewnętrznego i dokładności wskazówek dotyczących ilości sztuk, ich cech i numerów, jak również masy brutto lub ilości wskazanej w inny sposób tylko w sytuacji, gdy przewoźnik je sprawdził i wniósł zgadzający się wynik sprawdzenia do listu przewozowego. Powyższe informacje są objęte ułatwieniem dowodowym, jeżeli załadunku dokonał przewoźnik, a jeżeli załadunku dokonał nadawca, to dopiero wówczas, gdy przewoźnik je sprawdził i wpisał wynik tej czynności do listu przewozowego[264]. A więc w przypadku załadunku dokonanego przez nadawcę, zakres ułatwienia dowodowego ogranicza się do danych listu przewozowego, które są sprawdzone i potwierdzone przez przewoźnika.

[262] Por. D. Dąbrowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 137; D. Ambrożuk–Wesołowska, *Ustalenie stanu przesyłki…*, s. 495; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 207–208, którzy twierdzą, że domniemanie z art. 9 ust. 2 CMR *per analogiam* może obejmować zawartości poszczególnych sztuk przesyłki, masę towaru lub jego objętość, wówczas gdy przewoźnik pomimo zgłoszenia przez nadawcę żądania, o którym mowa w art. 8 ust. 3 CMR nie dokonał sprawdzenia wagi towaru czy też inaczej wyrażonej jego ilości.

[263] Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Lublinie z 14 lutego 2008 r., III SA/Lu 460/07, Lex nr 470656 oraz z 8 grudnia 2009 r., III SA/Lu 210/09, Lex nr 581746.

[264] Por. J. Godlewski, *Przepisy ujednolicone…*, s. 50–51.

Jednocześnie zakres tej regulacji obejmuje miejsce przyjęcia i wydania towarów przez przewoźnika, rodzaj towarów, koszty związane z przewozem, instrukcje wydane przewoźnikowi oraz termin przewozu. Funkcja dowodowa listu przewozowego obejmuje również te jego wzmianki, które odnoszą się do wykonania umowy. Jednak w związku z tym, że nie wynika to z przepisu można stosować w tym przypadku jedynie domniemanie faktyczne odnoszące się faktów, które można wywnioskować z listu przewozowego jako dokumentu prywatnego.

W literaturze przedmiotu wyrażono pogląd, zgodnie z którym lotniczy list przewozowy jest dowodem *prima facie* zawarcia umowy przewozu lotniczego[265]. Należy zwrócić uwagę, że dowodem takim jest także poświadczenie przyjęcia towarów. A ponadto dokumenty te stanowią dowód *prima facie* przyjęcia towaru przez przewoźnika oraz warunków (treści) umowy przewozu, które są w nich wymienione. Regulacja art. 11 ust. 1 konwencji montrealskiej jest zatem analogiczna do art. 9 ust. 1 CMR i art. 12 § 1 CIM. Dane lotniczego listu przewozowego lub poświadczenia przyjęcia towarów w świetle art. 11 ust. 2 konwencji montrealskiej stanowią dowód *prima facie* w odniesieniu do wskazanych w nich: wagi, rozmiarów i opakowania towarów oraz liczby pakunków. Lotniczy list przewozowy jest dowodem odnoszącym się tylko do prawidłowości i szczelności zewnętrznego zapakowania[266]. Dane dotyczące ilości, objętości i stanu towarów stanowią dowód *prima facie* przeciwko przewoźnikowi, jeżeli je sprawdził w obecności nadawcy i zostały one wpisane w lotniczym liście przewozowym lub potwierdzeniu przyjęcia towarów, albo gdy dotyczą zewnętrznego stanu towaru. Ułatwienie dowodowe z art. 11 ust. 1 konwencji montrealskiej obejmuje swym zakresem także miejsce przyjęcia i wydania towaru przez przewoźnika, rodzaj towaru, koszty związane z przewozem, instrukcje wydane przewoźnikowi oraz termin przewozu. Wzmianki dotyczące wykonania umowy objęte są tu również funkcją dowodową lotniczego listu przewozowego jako dokumentu prywatnego. Uwagi powyższe odnoszą się także do konwencji warszawskiej, która w art. 11 pkt 1 i 2 zawiera tożsamą regulację.

[265] Zob. M. Polkowska, I. Szymajda, *Konwencja montrealska. Komentarz*. Warszawa 2004, s. 40.
[266] Por. *ibidem*.

Odwołanie do mocy dowodowej konosamentu z art. 131 § 1 k.m. obejmuje przyjęcie na statek ładunku i jego oznaczenie. Jednocześnie do tych samych faktów odnosi się domniemanie prawne z art. 131 § 2 k.m., które dotyczy przyjęcia na statek przez przewoźnika określonego ładunku do przewozu. Ułatwienie dowodowe w postaci domniemania prawnego jest dalej idące niż odwołanie do mocy dowodowej dokumentu przewozowego. Zgodnie z treścią przepisu domniemanie to obejmuje także ilość towaru i jego stan, jak to uwidoczniono w konosamencie.

Konosament spełnia swoje podstawowe dwie funkcje – potwierdzenia przyjęcia ładunku i zapewnienia dostawy, w przypadku podpisu odbiorcy. Przepis art. 131 § 2 k.m. nie obejmuje domniemaniem odebrania ładunku, ponieważ okoliczność ta jest poza zakresem jego zastosowania. Fakt ten może być oceniany jedynie w kontekście funkcji dowodowej konosamentu jako dokumentu prywatnego. Konosament jako dokument prywatny w zakresie nieobjętym ułatwieniem dowodowym jest bowiem dowodem wszystkich faktów stwierdzonych w jego treści, a odnoszących się do danych wymienionych w art. 136 k.m., tj.: oznaczenia przewoźnika, oznaczenia załadowcy, oznaczenia odbiorcy lub stwierdzenia, że konosament został wystawiony na zlecenie albo na okaziciela, nazwy statku, określenia ładunku z podaniem jego rodzaju oraz – stosownie do okoliczności – jego miary, objętości, liczby sztuk, ilości lub wagi, określenia zewnętrznego stanu ładunku i jego opakowania, znaków głównych niezbędnych dla stwierdzenia tożsamości ładunku, podanych przez załadowcę na piśmie przed rozpoczęciem ładowania, jeżeli je wydrukowano lub w inny sposób utrwalono na poszczególnych sztukach ładunku lub jego opakowaniu, oznaczenia frachtu i innych należności przewoźnika albo wzmianki, że ich zapłata w całości już nastąpiła lub powinna nastąpić stosownie do postanowień zamieszczonych w innym dokumencie, nazwy miejsca załadowania, nazwy miejsca wyładowania albo określenia, kiedy lub gdzie nastąpi wskazanie miejsca wyładowania, liczby wydanych egzemplarzy konosamentu oraz daty i miejsca wystawienia konosamentu, podpisu przewoźnika albo kapitana statku lub innego przedstawiciela przewoźnika.

Zakres domniemania prawnego z art. 3 ust. 4 konwencji o konosamentach obejmuje przyjęcie przez przewoźnika towarów oraz ich oznaczenie, które odnosi się do znaków głównych, potrzebnych do stwierdzenia ich tożsamości, podanych na piśmie przez załadowcę przed rozpoczęciem ładowania tych towarów, wydrukowanych lub wyraźnie przytwierdzonych we wszelki inny sposób na towarach nieopakowanych lub na skrzyniach bądź na opakowaniach, w których towary są zawarte w ten sposób, żeby, normalnie, pozostały czytelne do końca podróży. Ponadto domniemanie dotyczy liczby pak lub sztuk, ilości lub wagi towarów, podanych na piśmie przez załadowcę oraz stanu i opakowania zewnętrznego towarów[267].

Dowód *prima facie* z dokumentu przewozowego w żegludze śródlądowej uregulowany w art. 11 ust. 3 CMNI zgodnie z jego literalnym brzmieniem swym zakresem obejmuje zawarcie i treść (warunki) umowy śródlądowego przewozu ładunku oraz przyjęcie ładunku przez przewoźnika. Jednocześnie domniemanie prawne z art. 11 ust. 3 CMNI dotyczące tego dokumentu dotyczy przyjęcia ładunku przez przewoźnika zgodnie z jego opisem w dokumencie przewozowym. Oba te zakresy częściowo pokrywają się. Dotyczy to faktu przyjęcia ładunku przez przewoźnika. W takiej sytuacji w stosunku do dowodu *prima facie* dalej idącym ułatwieniem dowodowym jest domniemanie prawne, analogicznie jak w przypadku art. 131 § 1 i 2 k.m. Zakres domniemania, o którym mowa w art. 12 ust. 2 CMNI obejmuje widoczny stan ładunku, a domniemania z art. 12 ust. 3 CMNI – stan zaplombowanego ładunku znajdującego się w kontenerze lub w ładowni statku, w odniesieniu do jego ubytku bądź zniszczenia. Także i w tym przypadku, tak jak w odniesieniu do art. 9 ust. 1 CMR, art. 12 § 1 CIM, art. 11 ust. 1 konwencji montrealskiej i art. 11 pkt 1 konwencji warszawskiej należy uznać, że ułatwienie dowodowe dotyczące dokumentu przewozowego obejmuje stan ładunku, miejsce przyjęcia i wydania ładunku przez przewoźnika, rodzaj ładunku, opakowanie, koszty związane z przewozem, instrukcje wydane przewoźnikowi oraz termin przewozu. Wzmianki dotyczące wykonania umowy, w tym liczby sztuk ładunku objęte są tu również funkcją dowodową listu przewozowego jako dokumentu prywatnego.

[267] Por. Court of Appeal (England and Wales) z 28 stycznia 2021 r., ETL 2023, s. 37.

Zestawienie powyższych zakresów poszczególnych ułatwień dowodowych prowadzi do wniosku, że zakres domniemania prawnego z art. 781 § 2 k.c. został uregulowany zbyt wąsko. Mankamentem tej regulacji jest to, że obejmuje ona jedynie stan jakościowy przesyłki, a nie jej ilość (liczbę sztuk), co ma istotne znaczenie z punktu widzenia interesów osoby uprawnionej do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z tytułu szkody w substancji przesyłki. *De lege ferenda* w przyszłej regulacji Kodeksu cywilnego przepis art. 781 § 2 k.c. powinien ulec zmianie i zakres ten powinien zostać rozszerzony o stan ilościowy. Usuwałoby to wszelkie wątpliwości i zapewniało dostateczną jasność uregulowania, przy zapewnieniu należytej ochrony osoby uprawnionej. We wszystkich pozostałych polskich i międzynarodowych aktach prawnych regulujących przewóz towarów, w których także uregulowano ułatwienie dowodowe dotyczące stanu przesyłki przyjmowanej do przewozu, zakres domniemań prawnych lub dowodów *prima facie* obejmuje ilość towaru, co wynika bezpośrednio z przepisów. Wyjątkiem jest tu jedynie konwencja CMNI, która wprost zakresem ułatwień dowodowych nie obejmuje ilości ładunku, jednak wynika to z funkcji dowodowej dokumentu przewozowego jako dokumentu prywatnego. Jednocześnie w art. 12 ust. 3 tej konwencji uregulowano domniemanie prawne, zgodnie z którym w przypadku przewozu kontenerowego przyjmuje się m.in., że ubytek ładunku nie nastąpił w trakcie przewozu. Analiza porównawcza wszystkich powyższych uregulowań potwierdza zatem zasadność postulatu rozszerzenia zakresu domniemania prawnego należytego stanu przesyłki z art. 781 § 2 k.c. w przyszłej polskiej regulacji kodeksowej o jej stan ilościowy.

Wydawać by się mogło, że zakresy poszczególnych ułatwień dowodowych związanych ze stanem przesyłki, zwłaszcza w konwencjach międzynarodowych unormowano zbyt szczegółowo i kazuistycznie, co może być usprawiedliwione jedynie wówczas, gdy uzasadnia to specyfika danej gałęzi transportu. Mając to na uwadze należy stwierdzić, że przyszła polska ogólna regulacja powinna w powyższym zakresie być bardziej rozbudowana, tak aby znalazła zastosowanie w różnych gałęziach transportu.

2.5. Przerzucenie ciężaru dowodu, obalenie ułatwień dowodowych

Domniemanie należytego stanu przesyłki z art. 781 § 2 k.c. jest wzruszalne (*praesumptio iuris tantum*), ponieważ nie obowiązuje norma prawna, która zakazywałaby jego obalenia. Ciężar obalenia domniemania, ze względu na przerzucenie ciężaru dowodu, obciąża przewoźnika, a więc stronę przeciwną, w stosunku do tej która wywodzi z faktu należytego stanu przesyłki skutki prawne (art. 6 k.c.). Obalić to domniemanie mógłby przewoźnik, poprzez zakwestionowanie jego wniosku i udowodnienie, że pomimo tego, iż przesyłka została przyjęta przez niego bez zastrzeżeń, to jednak nie znajdowała się ona w należytym stanie. Zgodnie z charakterystyką domniemania prawnego materialnego do obalenia domniemania konieczne będzie zakwestionowanie wniosku domniemania poprzez przeprowadzenie dowodu przeciwieństwa, że przesyłka nie znajdowała się w należytym stanie w momencie przyjmowania jej do przewozu. Fakt ten może być udowodniony za pomocą np. opinii biegłego sądowego, opinii biegłego rzeczoznawcy – raportu szkodowego, dowodu ze zdjęć, zeznań świadków, itp. Nie należy zgodzić się z poglądem wyrażonym w literaturze przedmiotu, że domniemanie to może być obalone przez przewoźnika dowodem przeciwnym[268]. Znajduje to potwierdzenie w orzeczeniu Sądu Apelacyjnego w Katowicach, zgodnie z którym przewoźnik może wzruszyć to domniemanie dowodem przeciwieństwa, tj. dowodem, że pomimo tego, iż przesyłka została przyjęta do przewozu bez zastrzeżeń, w chwili przyjęcia do przewozu znajdowała się w stanie nienależytym[269]. Będzie tak wówczas, gdy przewoźnik nie mógł sprawdzić jej stanu, np. ze względu na sposób jej opakowania, rozmieszczenie przesyłki w środku transportowym lub inne okoliczności związane z dokonywaniem załadunku przez nadawcę.

W powyższym kontekście nie należy zgodzić się z poglądem, który jest wyrażony w literaturze przedmiotu[270], że przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikającą z wadliwości przesyłki, chyba że wykaże on, iż szkoda

[268] M. Sychowicz (w:) *Kodeks cywilny…*, art. 781 k.c., nb 4.
[269] Por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z 28 listopada 1990 r., I ACr 45/90, Orzecznictwo Sądów Apelacyjnych (OSA) 1991, nr 1, poz. 3.
[270] A. Zbiegień–Turzańska (w:) *Kodeks cywilny. Komentarz*, K. Osajda (red.), Warszawa 2020, Legalis, art. 781 k.c., nb 6; J. Mucha–Kujawa (w:) *Kodeks cywilny. Komentarz*, J. Ciszewski, P. Nazaruk (red.), Warszawa 2019, Lex, art. 781 k.c., nb 8.

powstała z wadliwości przesyłki, która istniała już w chwili przyjęcia jej do przewozu. Wada towaru jest z reguły przesłanką zwalniającą przewoźnika od odpowiedzialności, a odpowiedzialność przewoźnika obejmuje szkodę w postaci uszkodzenia, utraty lub ubytku przesyłki. A zatem należy przyjąć, że przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikającą z uszkodzenia, utraty lub ubytku przesyłki. Może on jednak uwolnić się od odpowiedzialności poprzez wykazanie, że szkoda powstała z przyczyn tkwiących w przesyłce, które istniały już w chwili przyjęcia jej do przewozu.

Dane określone w liście przewozowym, o którym mowa w art. 47 ust. 3 zd. 1 pr. przew. należy uznać za wykazane, dopóki nie zostaną wykazane fakty odmienne za pomocą dowodu przeciwnego w odniesieniu do zawarcia umowy przewozu. Druga strona może w tym zakresie stosować wszelkie środki dowodowe. W przeciwnym razie, w braku przeciwdowodów, sąd uzna dane wpisane do listu przewozowego za wykazane. Powyższe stanowisko potwierdza orzecznictwo, zgodnie z którym list przewozowy stanowi dowód zawarcia umowy, warunków umowy oraz przyjęcia towaru przez przewoźnika, ale tylko w braku przeciwnego dowodu – treść tego listu jest wiążąca tylko w braku takiego dowodu. W sytuacji, gdy takie przeciwne do listu przewozowego dowody przedstawiono, to należy dokonać ustaleń uwzględniając te dowody[271]. Wprawdzie orzecznictwo to dotyczy art. 9 ust. 1 CMR, ale można je odnieść do art. 47 ust. 3 zd. 1 pr. przew.[272]. Jednocześnie w wyniku zastosowania art. 781 § 2 k.c. w zw. z art. 47 ust. 3 zd. 1 pr. przew. dochodzi do przeniesienia ciężaru dowodu i w przypadku braku zastrzeżenia co do stanu przesyłki w liście przewozowym, ciężar aktywności dowodowej będzie spoczywał na przewoźniku. Przewoźnik dla obalenia dowodu powinien przedstawić dowód przeciwieństwa zmierzający do wykazania fałszywości twierdzeń drugiej strony.

Przepis art. 9 ust. 1 CMR jest podobny do art. 47 ust. 3 zd. 1 pr. przew., choć jego redakcja zawiera określenie „w braku przeciwnego dowodu", które nie

[271] Zob. wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z 12 października 2017 r., I ACa 510/17, Lex nr 2457575; wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z 27 listopada 2013 r., I ACa 1056/13, Lex nr 1537416.
[272] Por. D. Dąbrowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 210.

występuje w regulacji Prawa przewozowego. Nie ma to jednak praktycznego znaczenia. W literaturze niemieckiej wskazuje się, że list przewozowy stanowi dowód jego treści, przenosząc ciężar dowodu na stronę, która chce go zakwestionować[273]. Nie jest to jednak właściwe stwierdzenie w odniesieniu do dowodu *prima facie*, który ciężaru dowodu nie przenosi. Niezależnie od tego dowód ten można obalić. W tym zakresie można korzystać ze wszelkich środków dowodowych. Okoliczności w nim podane mogą być zakwestionowane za pomocą innych środków dowodowych. Oznacza to jego ograniczoną wartość dowodową. Do obalenia dowodu *prima facie* z art. 9 ust. 1 CMR właściwy jest dowód przeciwny, a więc poddający w wątpliwość hipotezę odnoszącą się do prawdziwości danych wpisanych do listu przewozowego. W braku inicjatywy dowodowej jednej ze stron, dane te należy uznać za wykazane. Jeżeli list przewozowy został należycie sporządzony i ważnie podpisany, to dowód *prima facie* z art. 9 ust. 1 CMR trudno obalić poprzez przedstawienie dowodu przeciwnego. Sąd Apelacyjny w Düsseldorfie uznał, że strony umowy przewozu zostały wykazane zgodnie z listem przewozowym, pomimo że przewoźnik wysłał fakturę za przewóz nie do osoby wskazanej jako nadawca, ale do podmiotu niewymienionego w liście przewozowym. Same oświadczenia na fakturze nie mogą obalić wartości dowodowej listu przewozowego, ponieważ w działalności przewozowej opłaty często nie są rozliczane bezpośrednio między stronami[274]. Ciekawe orzeczenie dotyczące art. 9 ust. 1 CMR wydał Landgericht w Bochum[275]. Sporne pomiędzy stronami było to, czy niezgodność pomiędzy ilością towarów wskazaną w liście przewozowym, a faktycznie dostarczoną wynikała z omyłki pisarskiej przy sporządzeniu listu przewozowego, czy z ubytku podczas transportu, przy czym ciężarówka była zabezpieczona ołowianą plombą, która nie została naruszona w momencie dostawy. Nawet jednak w takich okolicznościach sąd uznał, że nie doszło do obalenia dowodu wynikającego z listu przewozowego. Jego wartość dowodowa nie mogła zostać obalona poprzez powołanie się na nienaruszoną plombę, ponieważ według sądu nienaruszone

[273] I. Koller, *Transportrecht*, München 2007, art. 9 ust. 1.
[274] Tak orzeczenie Oberlandesgericht Düsseldorf z 14 grudnia 1995 r., Transportrecht 1996, s. 155; Ch. Jung, *The Convention on the Contract for the International Carriage…*, s. 152.
[275] Landgericht Bochum z 28 czerwca 1995 r., Transportrecht 1996, s. 336; Ch. Jung, *The Convention on the Contract for the International Carriage…*, s. 152.

plomby nie mają prawie żadnej wartości dowodowej, z tego względu, że gangi przestępcze są w stanie odtworzyć zerwaną plombę po kradzieży. W ocenie sądu, aby obalić dowód z listu przewozowego przewoźnik musiałby przedstawić i udowodnić więcej faktów dotyczących bezpieczeństwa transportu, w szczególności sposobu nałożenia plomby i dokładność, z jaką kierowca pilnował ciężarówki podczas przewozu. Podobnie Oberlandesgericht we Frankfurcie[276] uznał, że ołowiana plomba nie stanowi sama w sobie wystarczającego zabezpieczenia przed przestępczą ingerencją, ponieważ z łatwością mogła zostać zerwana podczas transportu i zastąpiona inną. W ocenie sądu dla zweryfikowania przez nadawcę nieprzerwanego zamknięcia towarów pod tą samą plombą konieczne jest dodatkowo odnotowanie numeru plomby i czasu jej nałożenia. Pozornie nienaruszona plomba nie wyklucza zatem wcześniejszej manipulacji lub nieuprawnionego jej zerwania[277].

Należy zauważyć, że zgodnie z art. 8 ust. 2 zd. 3 CMR *a contrario* nadawca jest związany zastrzeżeniem wpisanym do listu przewozowego, jeżeli je wyraźnie przyjął w liście przewozowym. Mając więc na uwadze powyższy przepis, należy uznać, że możliwość przeprowadzenia przeciwdowodu, o którym mowa w art. 9 ust. 1 CMR jest ograniczona w stosunku do nadawcy. W związku z powyższym tylko w części należy zgodzić się z poglądem wyrażonym w literaturze przedmiotu, że możliwość kwestionowania oświadczeń zawartych w liście przewozowym jest wyłączona w przypadku, gdy wzmianki wpisane przez jedną ze stron do listu przewozowego zostały potwierdzone przez drugą stronę w jego treści[278]. Pogląd ten jest słuszny tylko w odniesieniu do związania zastrzeżeniem nadawcy, ponieważ przepis tylko o takim przypadku stanowi. Inna wykładnia jest nie do przyjęcia ze względu na zasadę, że wyjątków nie można interpretować rozszerzająco.

Domniemanie prawne z art. 9 ust. 2 CMR ma charakter wzruszalny. Przewoźnik może je obalić za pomocą wszelkich środków dowodowych

[276] Oberlandesgericht Frankfurt z 11 lutego 1994 r., Oberlandesgericht Rechtsprechung 1994, s. 76; Ch. Jung, *The Convention on the Contract for the International Carriage…*, s. 152.
[277] Tak orzeczenie Oberlandesgericht Nürnberg z 29 marca 1995 r., Transportrecht 1996, s. 252; Ch. Jung, *The Convention on the Contract for the International Carriage…*, s. 152.
[278] Tak K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 198.

wykazując, że stan towaru, opakowanie, liczba jego sztuk, ich cechy i numery były odmienne niż w wynika to z listu przewozowego[279]. W przypadku braku stosownego zastrzeżenia domniemanie może być obalone za pomocą dowodu przeciwieństwa – poprzez wykazanie fałszywości danych określonych w liście przewozowym. Domniemanie to jest kwalifikowane w stosunku do nadawcy, który jest związany zastrzeżeniem wpisanym do listu przewozowego, jeżeli je wyraźnie przyjął w liście przewozowym, to nie może przeprowadzić dowodu przeciwieństwa.

Redakcja art. 12 § 1 CIM i użycie określenia „aż do wskazania dowodu przeciwnego" nie powoduje przeniesienia ciężaru dowodu. Zgodnie z poglądem wyrażonym w literaturze, aby podważyć moc dowodową listu przewozowego z art. 12 § 1 CIM, umotywowane zastrzeżenie musi zawierać wyraźne określenie powodu, dla którego zastrzeżenie to zostało wpisane do listu przewozowego[280]. Zastrzeżenia nie muszą wskazywać konkretnych nieprawidłowości czy rozbieżności[281]. Należyty stan przesyłki może zostać obalony dowodem przeciwnym. Warto jednak zwróć uwagę, że dowód taki jest niepotrzebny w sytuacji, gdy list przewozowy zawiera uzasadnione zastrzeżenie, w szczególności dotyczące braku możliwości sprawdzenia przez przewoźnika, czy przesyłka jest zgodna z listem przewozowym. W takim bowiem przypadku list przewozowy nie stanowi dowodu *prima facie* stanu przesyłki.

Dowód *prima facie* z art. 11 ust. 1 i 2 konwencji montrealskiej oraz art. 11 pkt 1 i 2 konwencji warszawskiej może zostać obalony poprzez przedstawienie dowodu przeciwnego. W konwencjach tych użyto odpowiednio określenia „do czasu przedstawienia dowodu przeciwnego" oraz „do chwili dania dowodu przeciwnego", które nie wskazuje na przeniesienie ciężaru dowodu. Informacje, które zawiera list przewozowy uznaje się za prawdziwe, dopóki nie zostaną wykazane fakty odmienne za pomocą przeciwdowodu, który poddaje je w wątpliwość[282].

[279] Por. D. Dąbrowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 138.
[280] Zob. J. Godlewski, *Przepisy ujednolicone…*, s. 51.
[281] Tak D. Ambrożuk–Wesołowska, *Ustalenie stanu przesyłki*…, s. 492.
[282] Por. M. Stec, *Umowa przewozu…*, art. 781 k.c., nb 3.

Domniemanie prawne z konosamentu jest wzruszalne, ponieważ nie obowiązuje norma prawna, która zakazywałaby jego obalenia. Może być obalone dowodem przeciwieństwa. Za nieprawidłowy należy uznać pogląd, zgodnie z którym domniemanie to może zostać obalone dowodem przeciwnym[283], choć w art. 131 § 2 zd. 2 k.m. mowa właśnie o takim dowodzie. Aby obalić domniemanie z konosamentu nie wystarczy bowiem poddanie w wątpliwość przyjęcia na statek przez przewoźnika określonego ładunku do przewozu w takiej ilości i stanie, jak to uwidoczniono w konosamencie, tylko udowodnienie negacji tego twierdzenia. Jeżeli przewoźnik kwestionuje prawdziwość treści konosamentu, powinien to udowodnić. Jeżeli uda mu się przeprowadzić taki dowód, nie odpowiada za braki i szkody w ładunku, pod warunkiem braku winy za nieprawidłowe dane konosamentu. W innym przypadku domniemywa się, że szkoda nastąpiła podczas transportu. Jeżeli domniemanie istnieje na korzyść odbiorcy, nie udowadnia on, że stan podany w konosamencie jest prawdziwy. Ciężar ten spoczywa na przewoźniku[284]. Obalenie domniemania prawnego z konosamentu odnoszącego się do stanu ładunku i jego ilości jest niedopuszczalne w przypadku, gdy konosament został przeniesiony na osobę trzecią działającą w dobrej wierze[285]. W takiej więc sytuacji domniemanie z konosamentu stanie się domniemaniem nieusuwalnym. Wzmacnia to ochronę prawną kolejnych nabywców konosamentu przed kwestionowaniem zgodności opisu ładunku z rzeczywistością przez inne podmioty, w tym przewoźnika[286]. Domniemanie z konosamentu wzmacnia także znaczenie właściwego opisu ładunku w konosamencie. W pozostałych wypadkach domniemanie to jest usuwalne, a więc może zostać obalone przy pomocy wszelkich środków dowodowych[287]. Przewoźnik zachowuje prawo do obalenia domniemania z konosamentu w sporze z frachtującym lub załadowcą.

Domniemanie dotyczące konosamentu z art. 3 ust. 4 konwencji o konosamentach jest wzruszalne. Może być ono obalone dowodem przeciwieństwa. Domniemanie to przybiera postać domniemania niewzruszalnego, gdy konosament został przeniesiony na trzeciego posiadacza,

[283] M. Stec, *Umowa przewozu…*, art. 131 k.m., nb 2.
[284] K. Kochanowski (w:) *Kodeks morski…*, art. 131 k.m., nb 8.
[285] M. Stec, *Umowa przewozu…*, art. 131 k.m., nb 2.
[286] M. Stec, *Konosament…*, s. 674.
[287] J. Młynarczyk, *Prawo morskie…*, s. 146.

działającego w dobrej wierze. W takiej sytuacji przeciwdowód jest niedopuszczalny. Przewoźnik może przeprowadzić przeciwdowód przeciwko domniemaniom stworzonym przez konosament co do szkody, gdy nabywca nie był posiadaczem w dobrej wierze[288]. Również i w tym przypadku taka regulacja znacząco wzmacnia ochronę prawną nabywcy konosamentu w sytuacji kwestionowania stanu i ilości towaru w nim określonego.

Dowód *prima facie* z dokumentu przewozowego w żegludze śródlądowej dotyczący zawarcia i treści umowy przewozu, jak również przyjęcia ładunku przez przewoźnika zgodnie z 11 ust. 3 CMNI może być obalony dowodem przeciwnym. Z kolei domniemanie prawne z 11 ust. 3 CMNI, jakie stwarza ten dokument, że do przewozu przyjęto taki ładunek, jaki został opisany w dokumencie przewozowym może być obalone dowodem przeciwieństwa. Fakty określone w dokumencie przewozowym dotyczące opisu ładunku są zatem wykazane, dopóki nie zostanie przedstawiony dowód przeciwieństwa. Przepis ten jedynie w przypadku domniemania prawnego przerzuca ciężar dowodu na stronę, która chce wykazać fakty przeciwne. Wzruszalne jest również domniemanie prawne z art. 12 ust. 2 CMNI, że ładunek był w dobrym widocznym stanie, co oznacza, że może zostać obalone dowodem przeciwieństwa za pomocą wszelkich środków dowodowych. Przepis ten także przenosi ciężar dowodu. W tłumaczeniu konwencji w odniesieniu do domniemań prawnych z art. 11 ust. 3 oraz art. 12 ust. 2 CMNI mowa jest o dowodzie przeciwnym, jednak jest to niewłaściwe sformułowanie, ponieważ wniosek domniemania może zostać obalony jedynie poprzez dowód przeciwieństwa.

Domniemania przyjęcia ładunku zgodnie z opisem w dokumencie przewozowym oraz w dobrym widocznym stanie określone w 11 ust. 3 i art. 12 ust. 2 CMNI w sytuacji, gdy konosament został przeniesiony na osobę trzecią, włączając w to odbiorcę, która działała w dobrej wierze, jako domniemania niewzruszalne nie mogą zostać obalone. Wówczas dowód przeciwieństwa w stosunku do tych domniemań nie jest dopuszczalny. W tym przypadku, podobnie do domniemania odnoszącego się do stanu i ilości ładunku z art. 131 § 2 k.m. oraz

[288] Por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z 16 lipca 2003 r., I ACa 1387/02, Orzecznictwo Sądów Polskich (OSP) 2004, nr 6, poz. 78.

domniemania przyjęcia przez przewoźnika towarów według stanu i ilości zgodnego z wpisem w konosamencie z art. 3 ust. 4 konwencji o konosamentach, znacząco wzmocniono ochronę prawną nabywcy konosamentu działającego w dobrej wierze przed kwestionowaniem stanu faktycznego w nim opisanego. Domniemanie prawne z art. 12 ust. 3 CMNI, że ubytek bądź zniszczenie ładunku nie nastąpiły w trakcie przewozu może być obalone za pomocą dowodu przeciwieństwa. Nie przenosi ono jednak ciężaru dowodu na stronę przeciwną, o czym szerzej w dalszej części pracy.

2.6. Wnioski końcowe

Ułatwienia dowodowe związane ze stanem przesyłki przyjmowanej do przewozu uregulowane zostały jako domniemania prawne materialne, odwołanie do szczególnej mocy dowodowej listu przewozowego oraz dowody *prima facie.* W zależności od ich rodzaju, prowadzą do zmiany rozkładu ciężaru dowodu wynikającego z ogólnej zasady dowodzenia, co odnosi się jedynie do domniemania prawnego (art. 6 k.c.). Mogłoby wydawać się, że rozróżnienie poszczególnych rodzajów ułatwień dowodowych ma znaczenie nie tyle z praktycznego, co teoretycznoprawnego punktu widzenia, jednak jest to istotne dla ustalenia czy dane ułatwienie dowodowe prowadzi do przerzucenia ciężaru dowodu. Co do zasady różnice w regulacji tych ułatwień w poszczególnych gałęziach transportu wynikają z odmienności technologicznych wykonywanych przewozów.

Należy zwrócić uwagę, że ułatwienia dowodowe związane ze stanem przesyłki przyjmowanej do przewozu w międzynarodowych konwencjach przewozowych dotyczących wszystkich gałęzi transportu, a także w polskim Kodeksie morskim powiązane zostały z dokumentami w postaci listów przewozowych lub innych dokumentów przewozowych. Na tle tej regulacji wyróżnia się Kodeks cywilny, który jako jedyny nie zawiera takiego powiązania. Co do zasady wystawienie listu przewozowego nie jest obowiązkowe i w związku tym jego wystawienie nie powinno być warunkiem powstania ułatwień dowodowych dotyczących stanu przesyłki przyjmowanej do przewozu. Zasadny jest tu zatem postulat dotyczący rezygnacji z takiego rozwiązania prawnego.

List przewozowy zawiera różne wzmianki, przy czym dowód *prima facie* dotyczy wszystkiego co wynika z listu przewozowego lub innego dokumentu przewozowego w zakresie wynikającym z przepisu wprowadzającego to ułatwienie dowodowe. Jednocześnie wszelkie informacje stwierdzone w liście przewozowym lub innym dokumencie przewozowym, jeżeli został wystawiony, które nie są objęte zakresem dowodu *prima facie* lub domniemania prawnego, podlegają swobodnej ocenie sądu, jako dowód faktów w nim wymienionych, na zasadach ogólnych według reguł właściwych dla dokumentów prywatnych. Ma to znaczenie wówczas, gdy określone cechy lub parametry towaru albo fakty dotyczące jego przyjęcia do przewozu, a także zawarcia, treści lub wykonania umowy przewozu nie są objęte zakresem danego ułatwienia dowodowego. Fakty te mogą być wówczas oceniane jedynie w kontekście funkcji dowodowej listu przewozowego jako dokumentu prywatnego.

W zasadzie ułatwienia te ustanowione zostały na korzyść osób uprawnionych do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych związanych z przewozem – nadawcy lub odbiorcy przesyłki. W wyniku ich działania to przewoźnik będzie musiał wykazywać aktywność dowodową w procesie. Odnosi się to do ułatwień dowodowych w postaci dowodu *prima facie* oraz domniemań prawnych materialnych. Jednocześnie jednak ułatwienia dowodowe w postaci domniemań prawnych, które wiążą się z przyjęciem, że przesyłka została nadana do przewozu w należytym stanie ograniczają wnioski, które wynikałyby w takim przypadku z domniemań faktycznych. Mogłoby się wydawać, że gdyby nie było przepisów zawierających takie domniemanie, w przypadku braku zgłoszenia zastrzeżeń przez przewoźnika, sądy kierowałyby się zasadami ogólnymi oraz domniemaniem faktycznym. Nie powoduje to jednak, że regulacja ta jest korzystna dla przewoźnika, ponieważ w pozostałym zakresie w dalszym ciągu obowiązują domniemania faktyczne.

Wśród poszczególnych ułatwień dowodowych na uwagę zasługują w szczególności domniemania z konosamentu, które zmieniają swój charakter w momencie, gdy konosament zostanie wprowadzony do obrotu. Jeżeli jego kolejny nabywca działał w dobrej wierze, domniemanie takie nie może zostać obalone.

Domniemanie prawne wzruszalne staje się wówczas domniemaniem nieobalalnym.

Dodatkowo na uwagę zasługuje fakt, że w przypadku, gdy przepisy polskiego i międzynarodowego prawa przewozowego określają ułatwienia dowodowe jako odwołanie do szczególnej mocy dowodowej listu przewozowego oraz dowód *prima facie*, do ich obalenia wystarcza przeprowadzenie dowodu przeciwnego, czyli co najmniej poddanie w wątpliwość twierdzenia drugiej strony i nieudowadnianie przeciwieństwa danego faktu. Natomiast w sytuacji, w której regulacje polskiego i międzynarodowego prawa przewozowego wprowadzają domniemania prawne materialne, do ich obalenia konieczne jest przeprowadzenie dowodu przeciwieństwa, czyli udowodnienie negacji wniosku domniemania. W niektórych z tych przepisów w sposób nieprawidłowy używa się pojęcia dowód przeciwny, zamiast dowód przeciwieństwa. W przypadku Kodeksu morskiego oraz konwencji międzynarodowych wynika to z niedostosowania siatki pojęciowej kodeksu oraz nieadekwatności tłumaczenia tekstów konwencji do terminologii stosowanej we współczesnej teorii prawa.

Porównując poszczególne ułatwia dowodowe związane ze stanem przesyłki przyjmowanej do przewozu zawarte w regulacjach polskich i międzynarodowych, w kontekście postulowanego uchylenia ustawy Prawo przewozowe oraz zmiany aktualnego uregulowania Kodeksu cywilnego w kierunku ogólnej regulacji umowy przewozu dostosowanej do wszystkich gałęzi transportu, należy stwierdzić, że rozszerzenia wymaga wniosek domniemania prawnego z art. 781 § 2 k.c., tak aby uwzględniał on nie tylko stan jakościowy, ale także ilościowy przesyłki, na wzór konwencji międzynarodowych. *De lege ferenda* w przyszłej kodeksowej regulacji przepis ten mógłby mieć następującą treść: „*Jeżeli przewoźnik przyjmie przesyłkę bez zastrzeżeń, domniemywa się, że znajdowała się w należytym stanie, a także ilości (liczbie sztuk) zadeklarowanej w dokumencie przewozowym”*.

Rozdział 3. Ułatwienia dowodowe związane ze stanem przesyłki wydawanej odbiorcy, wygaśnięcie roszczeń a ograniczenia dowodowe

3.1. Uwagi wprowadzające

Przepisy polskiego i międzynarodowego prawa przewozowego wiążą różne skutki prawne z wydaniem przesyłki odbiorcy. W poszczególnych regulacjach skutkiem wydania przesyłki odbiorcy jest powstanie domniemań prawych (art. 30 ust. 1 CMR – domniemanie otrzymania towaru w stanie opisanym w liście przewozowym; art. 31 ust. 1 konwencji montrealskiej i art. 26 ust. 1 konwencji warszawskiej – domniemanie dostarczenia towaru w dobrym stanie i zgodnie z dokumentem przewozowym; art. 148 § 1 k.m. – domniemanie odbioru ładunku zgodnie z treścią konosamentu; art. 3 ust. 6 zd. 1 konwencji o konosamentach – domniemanie wydana towarów przez przewoźnika, tak, jak są one opisane w konosamencie; art. 23 ust. 1 CMNI – domniemanie dostarczenia ładunku przez przewoźnika w takim samym stanie i ilości, jak w momencie przekazania mu go do przewozu) oraz domniemań faktycznych (art. 791 k.c., art. 76 pr. przew. i art. 47 CIM – domniemanie należytego wykonania umowy przewozu). Przepisy te przewidują także wygaśnięcie roszczeń odszkodowawczych z umowy przewozu (art. 791 § 1 k.c., art. 76 pr. przew., art. 47 § 1 CIM) oraz ograniczenia związane z dochodzeniem tych roszczeń – zakaz przeprowadzenia dowodu przeciwnego wynikowi wspólnego sprawdzenia stanu towaru przez odbiorcę i przewoźnika (art. 30 ust. 2 CMR) i zakaz dochodzenia roszczeń przeciwko przewoźnikowi w przypadku braku wniesienia zastrzeżeń w terminie (art. 31 ust. 4 konwencji montrealskiej, art. 26 ust. 4 konwencji warszawskiej).

Na wstępie należy ustalić jaka jest rola powyższych ułatwień dowodowych. Ich istota nie polega bowiem jedynie na ułatwieniach związanych z wykazywaniem faktów w postępowaniu dowodowym, ale wiąże się z określeniem w czyim interesie daną konstrukcję wprowadzono. Konstrukcie te sprowadzają się

w zasadzie albo do rozwiązań dalej idących w postaci wygaśnięcia roszczeń, jak w Prawie przewozowym albo do przyjęcia określonych ograniczeń dowodowych, jak np. w przypadku CMR. W odróżnieniu od ułatwień dowodowych związanych ze stanem przesyłki przyjmowanej do przewozu, przepisy regulujące wydanie przesyłki odbiorcy, oprócz ułatwień dowodowych, zawierają regulacje, które mają charakter materialnoprawny i w związku z tym trudno określić je w kategorii ułatwień dowodowych. W sytuacji, gdy skutek jest materialnoprawny i dochodzi do wygaśnięcia roszczeń, regulacja taka wprowadzona jest na korzyść przewoźnika, a nie osoby uprawnionej. Ułatwia więc jego sytuację i to nie tylko dowodową, ale i prawną (roszczenie w stosunku do niego wygasa). Jednakże nawet w przypadku regulacji, która ustanawia wygaśnięcie roszczeń przewidziane są wyjątki, odnoszące się np. do protokolarnego stwierdzenia szkody lub winy przewoźnika. Regulacje powyższe służą zatem przewoźnikowi, a ich rolą jest wyklarowanie sytuacji prawnej po przewozie i mobilizacja odbiorcy – w przypadku zgłoszenia zastrzeżeń, będzie on mógł łatwiej udowodnić szkodę. Warto tu zwrócić jednocześnie uwagę, że stroną umowy przewozu jest nadawca i często to on będzie dochodził roszczeń, a obowiązki wynikające z przedmiotowej regulacji spoczywają po stronie odbiorcy. Ma to również znaczenie w relacji pomiędzy nadawcą a odbiorcą, wynikającej najczęściej z umowy sprzedaży. Kiedy bowiem odbiorca odbierze przesyłkę, która zawiera zakupiony towar, sprzedawca będący nadawcą traci prawo do rozporządzania przesyłką. Oznacza to, że jedynym uprawnionym do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych przeciwko przewoźnikowi będzie odbiorca, ponieważ zgodnie z art. 75 ust. 3 pkt 2 lit. b pr. przew. nadawca pomimo tego, że jest stroną umowy przewozu, z momentem odbioru przesyłki przez kupującego to prawo traci[289].

W zależności od przyjętego sposobu regulacji w Kodeksie cywilnym, Prawie przewozowym czy międzynarodowych konwencjach przewozowych analogiczne stany faktyczne powodują różną sytuację prawną osób uprawnionych do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych oraz przewoźnika. Pojawia się więc pytanie czy zasadne jest takie zróżnicowanie i jakie to ma znaczenie w praktyce?

[289] Por. M. Hotel, *Odpowiedzialność wobec konsumenta za utratę lub uszkodzenie rzeczy sprzedanej w czasie przewozu*, Forum Prawnicze 2016, s. 44.

3.2. Rodzaje ułatwień dowodowych związanych ze stanem przesyłki wydawanej odbiorcy; domniemanie a wygaśnięcie roszczeń wynikających z umowy przewozu

Zgodnie z art. 791 § 1 i 2 k.c. wskutek zapłaty należności przewoźnika i przyjęcia przesyłki bez zastrzeżeń wygasają wszelkie roszczenia przeciwko przewoźnikowi wynikające z umowy przewozu. Nie dotyczy to jednak roszczeń z tytułu niewidocznych uszkodzeń przesyłki, jeżeli odbiorca w ciągu tygodnia od chwili przyjęcia przesyłki zawiadomił o nich przewoźnika. Przepisu powyższego nie stosuje się, gdy szkoda wynikła z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika. Artykuł 791 § 1 k.c. określa materialnoprawny skutek w postaci wygaśnięcia wszelkich roszczeń przeciwko przewoźnikowi wynikających z umowy przewozu. Niemniej jednak należy zwrócić uwagę, że w literaturze przedmiotu wskazuje się, że art. 791 k.c. wyraża dorozumianą zasadę należytego wykonania zobowiązania z tytułu umowy przewozu[290]. Potwierdza to uzasadnienie wyroku Sądu Apelacyjnego w Krakowie, w którym sąd ten wskazał, że zapłata należności przewoźnika i przyjęcie przesyłki bez zastrzeżeń uważa się za milczące (dorozumiane) uznanie przez odbiorcę, że przewoźnik należycie wywiązał się ze swoich obowiązków[291]. Wyrażono także pogląd, zgodnie z którym w takim przypadku domniemuje się, że przewoźnik wykonał prawidłowo swoje zobowiązanie wynikające z umowy przewozu[292]. Jednocześnie w literaturze przedmiotu wskazuje się, że konstrukcja przepisu stwarza domniemanie faktyczne, iż przewoźnik wywiązał się w sposób należyty ze swoich obowiązków[293].

Regulację szczególną zawiera art. 76 pr. przew.[294]. Przepis ten stanowi, że przyjęcie przesyłki przez uprawnionego bez zastrzeżeń powoduje wygaśnięcie roszczeń z tytułu ubytku lub uszkodzenia, chyba że: szkodę stwierdzono protokolarnie przed przyjęciem przesyłki przez uprawnionego, zaniechano takiego stwierdzenia z winy przewoźnika, ubytek lub uszkodzenie wynikło z winy

[290] Zob. K. Jędrej (w:) *Kodeks cywilny…*, art. 791 k.c., nb 1.
[291] Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z 2 marca 2016 r., I ACa 1666/15, Legalis.
[292] A. Konert (w:) *Kodeks cywilny…*, art. 791 k.c., nb 1.
[293] M. Stec, *Umowa przewozu…*, art. 791 k.c., nb 3.
[294] Tak też A. Konert (w:) *Kodeks cywilny. Komentarz*, M. Załucki (red.), Warszawa 2020, Legalis, art. 76 pr. przew., nb 1.

umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika, szkodę niedającą się z zewnątrz zauważyć uprawniony stwierdził po przyjęciu przesyłki i w terminie 7 dni zażądał ustalenia jej stanu oraz udowodnił, że szkoda powstała w czasie między przyjęciem przesyłki do przewozu a jej wydaniem. Podobnie więc jak w przypadku art. 791 § 1 k.c., przepis ten stanowi o wygaśnięciu roszczeń. Następuje zatem skutek materialnoprawny. Zgodnie z literaturą przedmiotu art. 76 pr. przew., również podobnie do art. 791 § 1 k.c. stwarza domniemanie faktyczne, że przewoźnik w sposób prawidłowy wywiązał się z umowy przewozu, jeżeli doszło do odebrania przesyłki[295].

Z poglądami wskazującymi na istnienie domniemań faktycznych odnoszących się do przesłanek art. 791 § 1 k.c. i 76 pr. przew. można się zgodzić. Analogiczną regulację zawiera także art. 47 § 1 CIM, w związku z czym można przyjąć, że i ten przepis zawiera tożsame ułatwienie dowodowe. Domniemanie faktyczne dotyczy rozumowania sędziego odnośnie do określonych faktów, a nie konstrukcji przepisu. Z punktu widzenia roszczenia przewoźnika o zapłatę frachtu przedstawienie dowodu w postaci czystego listu przewozowego (podpisanego przez odbiorcę i niezawierającego zastrzeżeń) może stwarzać domniemanie faktyczne, o którym mowa powyżej. Z kolei z punktu widzenia roszczeń odszkodowawczych odbiorcy taki dowód co do zasady oznaczać będzie przyjęcie, że doszło do ich wygaśnięcia. Ustalenie z jakim ułatwieniem dowodowym mamy do czynienia zależy więc od tego, jakie roszczenie podlega ocenie prawnej i do którego podmiotu się odnosi, czy to odbiorcy, czy przewoźnika. Można zatem przyjąć, że art. 791 k.c., art. 76 pr. przew. i art. 47 CIM w odniesieniu do roszczeń odszkodowawczych odbiorcy nie zawiera ułatwienia dowodowego, a określa jedynie przesłanki ich wygaśnięcia. W odniesieniu zaś do roszczenia przewoźnika o zapłatę frachtu, zawiera domniemanie faktyczne należytego wykonania umowy przewozu. Przepis art. 76 pr. przew. zawiera tzw. konstrukcję „chyba że", określaną mianem „wątpliwego" domniemania prawnego. Co do zasady konstrukcja ta nie prowadzi do ustalenia faktów, a wpływa jedynie na rozkład ciężaru dowodu.

[295] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 76 pr. przew., nb 1; M. Stec, *Umowa przewozu…*, art. 76 pr. przew., nb 1.

Konwencja CMR odmiennie niż Kodeks cywilny i Prawo przewozowe nie przewiduje wygaśnięcia roszczeń, a zawiera regulację konsekwencji odbioru towaru co do zasady wyłącznie na płaszczyźnie dowodowej. Przepis art. 30 ust. 1 CMR wprowadza domniemanie prawne otrzymania towaru przez odbiorcę w stanie opisanym w liście przewozowym. Zgodnie z tym przepisem, jeżeli odbiorca przyjął towar, nie sprawdziwszy wraz z przewoźnikiem jego stanu albo nie zgłosiwszy przewoźnikowi zastrzeżeń wskazujących ogólnie rodzaj braku lub uszkodzenia najpóźniej w chwili dostawy, jeśli idzie o widoczne braki lub uszkodzenia albo w siedem dni od daty dostawy, nie wliczając niedziel i dni świątecznych, jeśli idzie o braki lub uszkodzenia niewidoczne – domniemywa się, jeżeli nie ma dowodu przeciwnego, że otrzymał towar w stanie opisanym w liście przewozowym. Zastrzeżenia przewidziane wyżej powinny być dokonane na piśmie, jeśli idzie o braki lub uszkodzenia niewidoczne. Jeżeli odbiorca towaru nie dołożył aktów staranności wymaganych w art. 30 ust. 1 CMR przewoźnik może powoływać się na domniemanie, że otrzymał on towar w stanie opisanym w liście przewozowym. Brak aktów staranności powoduje skutek jedynie w sferze dowodowej, nie powoduje skutku materialnego w postaci wygaśnięcia roszczenia odszkodowawczego odbiorcy w stosunku do przewoźnika[296]. Co do zasady zatem w regulacji tej brak dokonania powyższych czynności przez odbiorcę ma wyłącznie dowodowe znaczenie, nie stanowi natomiast przesłanki dochodzenia roszczeń odszkodowawczych wobec przewoźnika.

Anglojęzyczny tekst konwencji w przepisie art. 30 ust. 1 CMR zwiera określenie dowód *prima facie*[297], a francuski – „*présumé*", które oznacza domniemywać. Regulację art. 30 ust. 1 CMR traktuje się jako dowód *prima facie* także w orzecznictwie włoskim[298]. W polskim tłumaczeniu konwencji w przepisie tym przyjęto konstrukcję domniemania prawnego materialnego. Podstawą domniemania jest stwierdzenie, że odbiorca przyjął towar, nie sprawdziwszy wraz z przewoźnikiem jego stanu albo nie zgłosiwszy przewoźnikowi zastrzeżeń wskazujących ogólnie rodzaj braku lub uszkodzenia najpóźniej w chwili dostawy

[296] Por. D. Ambrożuk, *Charakter prawny aktów staranności odbiorcy w krajowym i międzynarodowym przewozie towarów*, PTiL 2016, s. 199.
[297] A. Messent, D.A. Glass, *Contracts for the International Carriage…*, s. 217; M.A. Clarke, *International carriage…*, s. 457; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 623.
[298] Wyrok Tribunale di Milano z 9 stycznia 1997 r., La Responsabilità civile 1997, s. 771–772.

w przypadku widocznych braków lub uszkodzeń albo w siedem dni od daty dostawy, nie wliczając niedziel i dni świątecznych, w przypadku braków lub uszkodzeń niewidocznych. Podstawa domniemania jest połączona z jego wnioskiem za pomocą typowego funktora domniemaniotwórczego „domniemywa się". Wnioskiem domniemania jest twierdzenie, że odbiorca otrzymał towar w stanie opisanym w liście przewozowym.

Ponadto odmienną regulację w stosunku do Kodeksu cywilnego i Prawa przewozowego przewiduje art. 30 ust. 2 CMR. W świetle tego przepisu, jeżeli stan towaru został sprawdzony wspólnie przez odbiorcę i przewoźnika, dowód przeciwny wynikowi tego sprawdzenia nie może być przeprowadzony, chyba że chodzi o braki lub uszkodzenia niewidoczne i jeżeli odbiorca zgłosił przewoźnikowi pisemne zastrzeżenia w ciągu siedmiu dni od daty tego sprawdzenia, nie licząc niedziel i dni świątecznych. Występuje tu zwrot „chyba że", charakterystyczny dla konstrukcji właściwej dla tzw. „wątpliwego" domniemania prawnego. Artykuł 30 ust. 2 CMR wprowadza ograniczenie dowodowe – zakaz przeprowadzenia „dowodu przeciwnego" wynikowi wspólnego sprawdzenia stanu towaru przez odbiorcę i przewoźnika, w przypadku widocznych braków lub uszkodzeń. W tym przypadku roszczenie materialne nie wygasa, istnieje w dalszym ciągu, tylko nie może być skutecznie dochodzone w procesie. Wspólne sprawdzenie stanu towaru przez odbiorcę i przewoźnika powoduje zmianę charakteru domniemania prawnego otrzymania towaru w stanie opisanym w liście przewozowym z art. 30 ust. 1 CMR. Domniemanie, które jest wzruszalne, gdy zaistnieje powyższa przesłanka staje się domniemaniem niewzruszalnym.

Na gruncie konwencji CMR, w przeciwieństwie do Kodeksu cywilnego, Prawa przewozowego i CIM, w których to regulacjach zgłoszenie zastrzeżeń przez odbiorcę jest niezbędne do zachowania roszczeń, czynności takie mają co do zasady wyłącznie dowodowy charakter. Ich zaniechanie skutkuje jedynie powstaniem domniemania prawnego wzruszalnego wydania towaru w stanie opisanym w liście przewozowym[299]. Pojawia się więc pytanie, czy właściwa jest

[299] Por. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 337.

w prawie polskim regulacja wygaśnięcia roszczeń, w odniesieniu do sytuacji, w której międzynarodowa konwencja CMR przewiduje użycie konstrukcji domniemania prawnego?

Jak już wspomniano CIM normuje analizowaną materię analogicznie do Kodeksu cywilnego i Prawa przewozowego. Zgodnie z art. 47 § 1 CIM z chwilą wydania towaru osobie uprawnionej wygasają wszelkie, wynikające z umowy przewozu, roszczenia przeciwko przewoźnikowi z tytułu częściowego zaginięcia, uszkodzenia lub przekroczenia terminu dostawy. Wstępuje tu zatem skutek materialnoprawny – wygaśnięcie roszczeń przeciwko przewoźnikowi. Wyjątki od wygaśnięcia roszczeń przewiduje art. 47 § 2 CIM. Zgodnie z tym przepisem roszczenia nie wygasają jednak: w razie częściowego zaginięcia lub uszkodzenia, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru zostało stwierdzone zgodnie z art. 42 CIM[300] przed przyjęciem towaru przez osobę uprawnioną lub tylko z winy przewoźnika zaniedbano stwierdzenia, którego należało dokonać zgodnie z art. 42 CIM; w razie szkody nie dającej się zauważyć z zewnątrz, a którą stwierdzono po przyjęciu towaru przez osobę uprawnioną, jeżeli osoba ta zażąda stwierdzenia szkody zgodnie z art. 42 CIM, bezpośrednio po jej ujawnieniu, najpóźniej jednak w ciągu siedmiu dni po przyjęciu towaru, udowodni ponadto, że szkoda powstała w czasie pomiędzy przyjęciem towaru do przewozu a jego wydaniem; w razie przekroczenia terminu dostawy, jeżeli osoba uprawniona w ciągu sześćdziesięciu dni skorzystała z przysługujących jej praw wobec jednego z przewoźników, o których mowa w art. 45 § 1 CIM; jeżeli osoba uprawniona udowodni, że szkoda jest wynikiem działania lub zaniechania popełnionego albo z zamiarem spowodowania szkody, albo lekkomyślnie i ze świadomością prawdopodobieństwa powstania szkody.

[300] Zgodnie z art. 42 CIM, jeżeli przewoźnik ujawni lub przypuszcza albo też osoba uprawniona twierdzi, że towar częściowo zaginął lub został uszkodzony, przewoźnik jest obowiązany niezwłocznie i w miarę możliwości w obecności osoby uprawnionej, stwierdzić protokolarnie, w zależności od rodzaju szkody, stan towaru, jego masę oraz, jeżeli to możliwe, rozmiar i przyczynę szkody, jak również czas jej powstania (§ 1). Odpis tego protokołu wydaje się nieodpłatnie osobie uprawnionej (§ 2). Jeżeli osoba uprawniona nie uznaje stwierdzeń protokołu, może ona żądać ustalenia stanu i masy towaru, jak również przyczyn i rozmiaru szkody przez rzeczoznawcę powołanego przez strony umowy lub przez sąd. Postępowanie to podlega ustawom i przepisom państwa, w którym odbywa się ustalenie szkody (§ 3).

Przepisy art. 31 konwencji montrealskiej i art. 26 konwencji warszawskiej zawierają podobną formalistyczną regulację. Jednocześnie wprowadzają one domniemanie prawne, że towar został dostarczony w dobrym stanie i zgodnie z dokumentem przewozowym. Zgodnie z art. 31 ust. 1–4 konwencji montrealskiej według tłumaczenia zamieszczonego w Dz.U. z 2007 r. nr 37 poz. 235, odpowiadającego francuskiemu tekstowi konwencji, który jest autentyczny, przyjęcie towaru bez zastrzeżenia przez osobę uprawnioną do odbioru stanowi domniemanie, z dopuszczeniem dowodu przeciwnego, że towar został dostarczony w dobrym stanie i zgodnie z dokumentem przewozowym. Osoba uprawniona do odbioru powinna w razie uszkodzenia zgłosić przewoźnikowi zastrzeżenie natychmiast[301] po jego wykryciu i nie później niż w ciągu czternastu dni od dnia odbioru towarów. Zastrzeżenie powinno być dokonane pisemnie i doręczone lub wysłane w wymienionym wyżej terminie. Jeżeli nie wniesiono zastrzeżenia w wyżej wymienionym terminie, żadne postępowanie nie może być podjęte przeciwko przewoźnikowi z wyjątkiem przypadku oszustwa z jego strony. Artykuł 26 ust. 1–4 konwencji warszawskiej zawiera analogiczne uregulowanie. Na uwagę zasługuje fakt, że zgodnie z tłumaczeniem konwencji montrealskiej zamieszczonym w Dz.Urz.UE z 2001 r. nr 194 w art. 31 ust. 1 mowa jest o dowodzie opartym na domniemaniu faktycznym. Jak już jednak wspomniano tłumaczenie to jest niewłaściwe, ponieważ nie odpowiada definicji domniemania faktycznego przyjętej w polskiej procedurze cywilnej. Przepis art. 31 ust. 1 konwencji montrealskiej zawiera domniemanie prawne materialne. Jego podstawą jest przyjęcie towaru bez zastrzeżenia przez osobę uprawnioną do odbioru. Funktorem domniemaniotwórczym jest określenie „stanowi domniemanie". Wnioskiem domniemania jest twierdzenie, że towar został dostarczony w dobrym stanie i zgodnie z dokumentem przewozowym. Chociaż nie przewidziano tu tak daleko idącego skutku jak w Prawie przewozowym, Kodeksie cywilnym i konwencji CIM w postaci wygaśnięcia roszczeń już w momencie odbioru towaru

[301] Określenie to zawarte jest w polskim tłumaczeniu konwencji i odpowiada ono jej tekstowi autentycznemu w języku francuskim, w którym użyto słowa „*immédiatement*", choć w pierwszej chwili mogłoby wydawać się, że właściwsze jest tu określenie „niezwłocznie". Nie ma to jednak większego znaczenia, ponieważ wyrazy te są synonimami i oba w tym samym stopniu oddają sens przepisu, aczkolwiek słowo „niezwłocznie" jest powszechnie używane w tego typu regulacjach w prawie polskim.

od przewoźnika, to jednak dochodzenie roszczeń z tytułu jego uszkodzenia uwarunkowane jest zgłoszeniem zastrzeżeń w nie zbyt długim 14–dniowym terminie. W przypadku braku wniesienia zastrzeżeń w przewidzianym terminie powstaje skutek w postaci zakazu dochodzenia roszczeń przeciwko przewoźnikowi. Wówczas bowiem żadne postępowanie nie może być podjęte przeciwko niemu z wyjątkiem sytuacji oszustwa z jego strony. Bez zgłoszenia zastrzeżeń odbiorca może dochodzić roszczeń jedynie w przypadku udowodnienia oszustwa przewoźnika, co oznacza np. zatajenie przez niego szkody[302]. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej na gruncie analogicznej regulacji dotyczącej przyjęcia bagażu rejestrowego bez zastrzeżenia stwierdził, że z treści art. 31 ust. 1 konwencji montrealskiej wynika w szczególności, że odebranie bagażu rejestrowanego, bez skargi, przez osobę mającą tytuł do tego bagażu, stwarza domniemanie wzruszalne, iż bagaż ten został dostarczony w dobrym stanie i zgodnie z dokumentem przewozowym lub zapisem zawartym w innych środkach określonych w art. 3 ust. 2 tej konwencji[303].

Kodeks morski w art. 148 § 1, analogicznie do konwencji CMR, wprowadza ułatwienie dowodowe w postaci domniemania prawnego. W regulacji tej nie przewidziano tak daleko idącego skutku jak w Prawie przewozowym, Kodeksie cywilnym i konwencji CIM w postaci wygaśnięcia roszczenia odszkodowawczego. Przepis art. 148 § 1 k.m. stanowi, że domniemywa się, iż odbiorca odebrał ładunek zgodnie z treścią konosamentu, jeżeli nie zawiadomił na piśmie przewoźnika o brakach lub uszkodzeniach najpóźniej w chwili odbioru, a w razie szkód zewnętrznie niedostrzegalnych – najpóźniej w ciągu trzech dni od chwili odbioru danego ładunku. Zawiadomienie pisemne jest zbędne, jeżeli w chwili odbioru przewoźnik i odbiorca zgodnie stwierdzili stan ładunku. Kodeks morski analogicznie do przepisów konwencji CMR reguluje skutek zaniechania czynności zachowawczych jedynie na poziomie dowodowym. Brak tych czynności nie powoduje wygaśnięcia roszczeń odszkodowawczych. Przepis art. 148 § 1 k.m. wprowadza domniemanie prawne odbioru ładunku zgodnie z treścią konosamentu. Jest to domniemanie prawne materialne. Podstawą domniemania

[302] Zob. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 338.
[303] Wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 12 kwietnia 2018 r., C–258/16, Zbiór Orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości i Sądu Pierwszej Instancji (ZOTSiSPI) nr 4, poz. I–252.

jest brak zawiadomienia przez odbiorcę na piśmie przewoźnika o brakach lub uszkodzeniach najpóźniej w chwili odbioru, a w razie szkód zewnętrznie niedostrzegalnych – najpóźniej w ciągu trzech dni od chwili odbioru danego ładunku. Zgodnie z treścią przepisu zawiadomienie pisemne nie jest wymagane, jeżeli w chwili odbioru przewoźnik i odbiorca zgodnie stwierdzili stan ładunku. Funktorem domniemaniotwórczym jest tu określenie „domniemywa się". Wnioskiem domniemania jest twierdzenie, że odbiorca odebrał ładunek zgodnie z treścią konosamentu. Domniemanie to nie ma jednak typowej budowy domniemania prawnego materialnego, ponieważ przepis je określający rozpoczyna się od funktora domniemaniotwórczego, po którym następuje wniosek domniemania, a podstawa domniemania zamieszczona jest na końcu przepisu. Taka budowa ma znaczenie jedynie redakcyjne i nie powoduje konsekwencji praktycznych.

Konwencja o konosamentach w art. 3 ust. 6 zd. 1–3 również zawiera regulację na poziomie dowodowym, podobnie do konwencji CMR i Kodeksu morskiego. Analogicznie jednak do konwencji warszawskiej i montrealskiej limituje czasowo możliwość dochodzenia roszczeń. Przepisy te stanowią, że o ile zawiadomienie o stratach lub uszkodzeniach i o ogólnej naturze tych strat i uszkodzeń nie zostanie dane przewoźnikowi, lub jego agentowi, na piśmie w porcie wyładowania przed lub w chwili odebrania towarów i oddania ich pod opiekę osoby, mającej prawo do odebrania zgodnie z umową o przewóz, to odebranie to, z zastrzeżeniem przeciwdowodu, będzie stanowiło domniemanie, że towary zostały wydane przez przewoźnika, tak, jak są one opisane w konosamencie. Jeżeli straty lub uszkodzenia nie są widoczne, zawiadomienie powinno być dane w 3 dni od wydania. Zastrzeżenia na piśmie są niepotrzebne, jeżeli stan towaru był wręcz niezgodny ze stanem, stwierdzonym w chwili przyjęcia. Regulacja art. 3 ust. 6 zd. 1 konwencji o konosamentach wprowadza domniemanie prawne, że towary zostały wydane przez przewoźnika, tak, jak są one opisane w konosamencie. Jest to domniemanie prawne materialne. Jego podstawą jest brak zawiadomienia o stratach lub uszkodzeniach i o ogólnej naturze tych strat i uszkodzeń danego przewoźnikowi, lub jego agentowi, na piśmie w porcie wyładowania przed lub w chwili odebrania towarów i oddania

ich pod opiekę osoby, mającej prawo do odebrania zgodnie z umową o przewóz. Podstawa domniemania połączona jest z jego wnioskiem za pomocą funktora domniemaniotwórczego „będzie stanowiło domniemanie". Wniosek domniemania stanowi twierdzenie, że towary zostały wydane przez przewoźnika, tak, jak są one opisane w konosamencie. W regulacji tej nie przewidziano wygaśnięcia roszczenia odszkodowawczego w chwili odbioru towaru od przewoźnika jak to ma miejsce w Kodeksie cywilnym, Prawie przewozowym i konwencji CIM. Jednakże dochodzenie roszczeń przez osobę uprawnioną uwarunkowane jest zgłoszeniem zastrzeżenia w terminie określonym w konwencji.

Konwencja CMNI w art. 23 ust. 1–5 stanowi, że przyjęcie ładunku bez zastrzeżeń przez odbiorcę stwarza domniemanie, że ładunek został dostarczony przez przewoźnika w takim samym stanie i ilości, jak w momencie przekazania mu go do przewozu. Przewoźnik i odbiorca mogą żądać kontroli stanu i ilości ładunku w momencie dostarczenia, w obecności obu stron. Jeśli utrata lub uszkodzenie ładunku są widoczne, jakiekolwiek zastrzeżenie ze strony odbiorcy musi zostać dokonane na piśmie, poprzez określenie ogólnego charakteru szkody, nie później niż w momencie dostarczenia ładunku, chyba że odbiorca i przewoźnik wspólnie sprawdzili stan ładunku. Jeśli utrata lub uszkodzenie ładunku nie są widoczne, jakiekolwiek zastrzeżenie ze strony odbiorcy musi zostać dokonane na piśmie, nie później niż w ciągu 7 kolejnych dni od dostarczenia ładunku i musi wskazywać ogólny charakter szkody; w takim przypadku strona poszkodowana musi wykazać, że szkoda spowodowana została w czasie, gdy przewoźnik sprawował pieczę nad ładunkiem.

Przepis art. 23 ust. 1 CMNI także reguluje kwestię roszczeń odszkodowawczych z umowy przewozu na poziomie dowodowym. Wprowadza domniemanie dostarczenia ładunku przez przewoźnika w takim samym stanie i ilości, jak w momencie przekazania mu go do przewozu. W tym przypadku również jest to domniemanie prawne materialne. Jego podstawą jest przyjęcie ładunku bez zastrzeżeń przez odbiorcę. Funktorem domniemaniotwórczym jest określenie „stwarza domniemanie". Wnioskiem domniemania jest twierdzenie, że ładunek został dostarczony przez przewoźnika w takim samym stanie i ilości, jak w momencie przekazania mu go do przewozu. W CMNI, podobnie do konwencji

CMR i w przeciwieństwie do Kodeksu cywilnego, Prawa przewozowego oraz CIM, dokonanie zastrzeżeń ma co do zasady wyłącznie dowodowy charakter. Nie są one wymagane dla zachowania roszczeń. Ich zaniechanie skutkuje jedynie powstaniem domniemania prawnego dostarczania ładunku przez przewoźnika w takim samym stanie i ilości, jak w momencie przekazania mu go do przewozu.

Analiza powyższych przepisów prowadzi do wniosku, że regulacja wygaśnięcia roszczeń w prawie polskim w art. 791 § 1 k.c. i art. 76 pr. przew. w odniesieniu do sytuacji, w których co do zasady międzynarodowe konwencje przewozowe przewidują użycie konstrukcji domniemania prawnego nie jest właściwa. Analogiczne stany faktyczne nie powinny bowiem powodować różnej sytuacji prawnej osób uprawnionych do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych oraz przewoźnika w zależności od tego czy przewóz miał polski czy międzynarodowy charakter. W przypadku, gdyby przewóz miał miejsce na terenie Polski, zastosowanie prawa polskiego prowadziłoby do wygaśnięcia roszczeń w stosunku do przewoźnika, a w przypadku przewozu międzynarodowego osoba uprawniona miałaby możliwość dochodzenia roszczeń odszkodowawczych. Takie zróżnicowanie nie jest zasadne i prowadzi do nadmiernego pogorszenia sytuacji osób uprawnionych. Mając na uwadze postulowaną przyszłą polską ogólną regulację umowy przewozu *de lege ferenda* wskazania wymaga, że po uchyleniu ustawy Prawo przewozowe, art. 791 k.c. powinien ulec zmianie i zawierać regulację na poziomie dowodowym, podobnie do konwencji międzynarodowych, jak np. art. 30 CMR, o czym bardziej szczegółowo w dalszej części pracy.

3.3. Warunki stosowania ułatwień dowodowych

Przesłankami zastosowania art. 791 § 1 zd. 1 k.c. jest zapłata należności przewoźnika oraz przyjęcie przesyłki bez zastrzeżeń. Przesłanki powyższe muszą być spełnione łącznie. Do wywołania skutku w postaci wygaśnięcia wszelkich roszczeń przeciwko przewoźnikowi wynikających z umowy przewozu konieczne jest spełnienie obu przesłanek. Nie muszą one być spełnione jednocześnie albo w określonej kolejności. Skutek określony w art. 791 § 1 zd. 1 następuje w

momencie spełnienia ostatniej z tych przesłanek[304]. W literaturze przedmiotu wyrażony jest pogląd, że zastrzeżenia powinny być zgłoszone przed zapłatą należności przewoźnika i przyjęciem przesyłki[305]. W przypadku istnienia roszczeń w stosunku do przewoźnika, wynikających z umowy przewozu odbiorca powinien powstrzymać się z zapłatą należności przewoźnika lub poczynić zastrzeżenia co do przesyłki, najpóźniej z chwilą jej odbioru[306]. Należy przyjąć, że kolejność tych czynności nie ma znaczenia. Aby doszło do wygaśnięcia roszczeń muszą być spełnione oba warunki. Jednocześnie, jeżeli odbiorca nie zgłosi zastrzeżeń, to powstanie domniemanie faktyczne, że towar znajdował się w należytym stanie w momencie odbioru.

W art. 791 § 1 zd. 1 k.c. i art. 76 pr. przew. materialnoprawną przesłanką odpowiedzialności przewoźnika za szkody w substancji towaru jest dokonanie przez odbiorcę towaru zastrzeżeń dotyczących przesyłki, najpóźniej w momencie jej odbioru. Są to formalistyczne regulacje, zgodnie z którymi odbiór towaru bez zastrzeżeń powoduje co do zasady wygaśnięcie roszczeń wobec przewoźnika. W porównaniu do art. 76 pr. przew., art. 791 § 1 zd. 1 k.c. wprowadza dodatkową przesłankę wygaśnięcia roszczeń w postaci zapłaty należności przewoźnika, co jednak jest nieuzasadnione i regulacja ta powinna, podobnie jak w Prawie przewozowym ograniczać się do zgłoszenia zastrzeżeń przez odbiorcę. Jako strona umowy przewozu zobowiązanym do zapłaty frachtu jest nadawca i zapłata jest tu elementem wykonania umowy (art. 774 k.c. w zw. z art. 353 § 1 k.c.). W przypadku odbioru towaru, uprawienie do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z umowy przewozu przysługują odbiorcy. Nie powinno być więc tak, że gdy odbiorca przyjmując przesyłkę zgłosi zastrzeżenia i powstrzyma się od zapłaty przewoźnego będąc zobowiązanym solidarnie (art. 51 ust. 1 pr. przew.), zapłata dokonana przez nadawcę, powoduje unicestwienie jego prawa. Przesłanka zapłaty należności przewoźnika dotyczy zapłaty w całości. Dotyczy ona zapłaty wszelkich należności przewoźnika wynikających z umowy przewozu, zarówno przewoźnego, jak i innych opłat i kosztów związanych z

[304] Por. M. Sychowicz (w:) *Kodeks cywilny…*, art. 791 k.c., nb 3.
[305] Tak J. Jezioro (w:) *Kodeks cywilny*…, art. 791 k.c., nb 2.
[306] Zob. A. Raczyński (w:) *Kodeks cywilny*…, art. 791 k.c., nb 1.

dokonanym przewozem[307], a także wszelkich zobowiązań wynikających w tym zakresie z umowy przewozu[308] oraz wydatków poniesionych przez przewoźnika celem wykonania umowy przewozu[309].

Pojęcie zastrzeżenia co do stanu przesyłki powinno być rozumiane zgodnie z ogólnym językiem polskim. Ustawa nie formułuje żadnych wymogów co do jego treści. Zastrzeżenie powinno wskazywać określoną nieprawidłowość, nie musi jednak szczegółowo określać szkody i jej rozmiaru[310]. Zastrzeżeń dokonuje się w praktyce w treści listu przewozowego. Zastrzeżenia powinny dotyczyć stanu i ilości przesyłki[311]. Wywołują one skutek z chwilą, gdy doszły do adresata w taki sposób, że mógł zapoznać się z ich treścią. Co do zasady zastrzeżenia mogą być dokonane w dowolnej formie[312]. Kodeks nie wymaga do ich dokonana szczególnej formy, więc mogą być dokonane także ustnie. Szczególna forma dokonania zastrzeżeń może wynikać z umowy przewozu[313]. Należy przyjąć, że pisemna ich forma jest jednak istotna dla celów dowodowych, w takim znaczeniu, iż brak formy pisemnej utrudnia wykazanie nienależytego stanu przesyłki, ale nie w znaczeniu rygoru dowodowego z art. 74 k.c.

Przyjęcie przesyłki może być dokonane nie tylko przez odbiorcę, ale także inną uprawnioną osobę, np. spedytora, który działa wówczas za odbiorcę. Jeżeli czynność ta zostanie dokonana z naruszeniem interesu nadawcy lub odbiorcy, to spowoduje to powstanie pomiędzy tymi osobami odrębnej odpowiedzialności na gruncie stosunku prawnego, na podstawie którego nastąpiło przyjęcie towaru[314]. Można przyjąć, że jest to czynność faktyczna, dokonana przez osobę uprawnioną, z której nie wynikają zastrzeżenia. Odbiór przesyłki w ramach umowy przewozu

[307] A. Raczyński (w:) *Kodeks cywilny*…, art. 791 k.c., nb 1.
[308] J. Jezioro (w:) *Kodeks cywilny. Komentarz*, E. Gniewek, P. Machnikowski (red.), Warszawa 2021, Legalis, art. 791 k.c., nb 2.
[309] A. Zbiegień–Turzańska (w:) *Kodeks cywilny*…, art. 791 k.c., nb 1.
[310] Zob. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 393.
[311] Por. A. Zbiegień–Turzańska (w:) *Kodeks cywilny. Komentarz*, K. Osajda (red.) Warszawa 2021, Legalis, art. 791 k.c., nb 1.
[312] M. Sychowicz (w:) *Kodeks cywilny…*, art. 791 k.c., nb 4.
[313] Por. A. Raczyński (w:) *Kodeks cywilny*…, art. 791 k.c., nb 1.
[314] J. Jezioro (w:) *Kodeks cywilny*…, art. 791 k.c., nb 3.

nie stanowi czynności prawnej[315]. Osoba trzecia dokonująca odbioru towaru powinna działać za odbiorcę[316], a ponadto w przypadku odbioru dokonywanego przez osobę trzecią upoważnienie do odbioru towaru powinno być udokumentowane. Należy przyjąć, że roszczenia z umowy przewozu nie wygasną w przypadku wydania towaru osobie innej niż wskazana w liście przewozowym jako odbiorca, ponieważ co do zasady należy przyjąć, iż jest to osoba nieuprawniona.

Stosownie do art. 76 pr. przew. wygaśnięcie roszczeń z tytułu ubytku lub uszkodzenia powoduje przyjęcie przesyłki przez uprawnionego bez zastrzeżeń, chyba że zachodzi jedna z okoliczności wskazana w dalszej części przepisu. Artykuł 76 pr. przew. wiąże materialnoprawny skutek w postaci wygaśnięcia roszczeń z jej przyjęciem przez uprawnionego bez zastrzeżeń. Roszczenie odszkodowawcze wygasa w takim przypadku w momencie odbioru przesyłki[317]. Jak już wspomniano w odróżnieniu od art. 791 § 1 zd. 1 k.c., przepis ten nie zawiera dodatkowej przesłanki zapłaty należności przewoźnika[318], co zasługuje na aprobatę.

Można wyróżnić szkody jawne i niejawne (ukryte). Jawny charakter szkody polega na tym, że w momencie odbioru, przy dołożeniu należytej staranności można było ją zauważyć. *A contrario* szkody ukryte – zewnętrznie niedostrzegalne, to szkody, których przy odbiorze nie dało się z zewnątrz zauważyć przy dołożeniu należytej staranności. Przykładem zdarzenia związanego ze szkodą ukrytą jest sytuacja, w której kurier nie chciał czekać na rozpakowanie wszystkich przesyłek i błędnie poinformował odbiorcę, że ma możliwość złożenia reklamacji i spisania protokołu później, w związku z czym doszło do niesporządzenia protokołu przez przewoźnika z jego winy[319]. W literaturze przedmiotu i orzecznictwie wyrażony jest pogląd, zgodnie z którym

---

[315] A. Zbiegień–Turzańska (w:) *Kodeks cywilny*…, art. 791 k.c., nb 1; K. Garnowski, *Charakter czynności polegającej na wydaniu towaru przez przewoźnika w wykonaniu umowy drogowego przewozu towarów*, PTiL 2018, s. 45.
[316] D. Fuchs, A. Malik (w:) *Kodeks cywilny*…, art. 791 k.c., nb 3.
[317] Por. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe*…, s. 393.
[318] Tak też T. Szanciło, *Prawo przewozowe*…, art. 76 pr. przew., nb 1.
[319] Zob. wyrok Sądu Rejonowego w Suwałkach z 13 stycznia 2017 r., I C 1894/16, Lex nr 2310833.

zgłoszenie zastrzeżenia co do stanu przesyłki nie jest konieczne w przypadku szkód jawnych, a więc w sytuacji, gdy przewoźnik powinien sporządzić protokół szkodowy z własnej inicjatywy (art. 74 pkt 1 pr. przew.)[320]. W takiej sytuacji osoba uprawiona powinna wykazać zgłoszenie przewoźnikowi żądania sporządzenia protokołu szkodowego, nie musi zaś wykazywać jego winy w braku sporządzenia protokołu. Ułatwia to znacznie sytuację dowodową osoby uprawnionej. Przewoźnik z kolei powinien wykazać, że nie sporządził protokołu bez swojej winy[321].

Na uwagę zasługuje sytuacja opisana w art. 76 pkt 4 pr. przew., w której pomimo odebrania przesyłki roszczenie odszkodowawcze nie wygasa w odniesieniu do szkód niejawnych. Warunkami zachowania roszczenia odszkodowawczego w takim przypadku, zgodnie z literalnym brzemieniem przepisu jest zażądane w terminie 7 dni przez uprawnionego ustalenia stanu przesyłki oraz udowodnienie, że szkoda powstała w czasie między przyjęciem przesyłki do przewozu a jej wydaniem. Należy zwrócić uwagę, że przepis ten łączy kwestie materialnoprawne z dowodowymi[322]. W literaturze przedmiotu wskazuje się, że w przypadku szkód niejawnych warunkiem dochodzenia przez osobę uprawnioną roszczeń odszkodowawczych od przewoźnika, na podstawie protokołu sporządzonego po wydaniu przesyłki odbiorcy, jest łączne spełnienie następujących przesłanek: niejawny charakter szkody, wystąpienie w terminie 7 dni od odebrania przesyłki z zażądaniem ustalenia jej stanu oraz związek czasowy z przewozem – powstanie szkody w czasie między przyjęciem przesyłki do przewozu a jej wydaniem odbiorcy. Przesłanki te powinna udowodnić osoba uprawniona zgodnie z rozkładem ciężaru dowodu[323]. Także zgodnie z orzecznictwem w przypadku, gdy uszkodzeń nie można było zauważyć z zewnątrz i możliwe to było dopiero dnia następnego, np. po rozpakowaniu towaru i przystąpieniu do montażu wówczas, roszczenie odszkodowawcze z tytułu ubytku i uszkodzenia nie wygasa w momencie odbioru przesyłki, a dopiero po

[320] Orzeczenie GKA z 18 kwietnia 1979 r., IP–1561/79, PUG 1980; T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 76 pr. przew., nb 4.
[321] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 76 pr. przew., nb 4.
[322] Tak też Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 396.
[323] Zob. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 76 pr. przew., nb 6.

upływie 7 dni od odbioru, chyba że uprawniony w powyższym terminie zażądał ustalenia jej stanu oraz udowodnił, że szkoda powstała w czasie między przyjęciem przesyłki do przewozu a jej wydaniem[324]. Na aprobatę zasługuje jednak pogląd, zgodnie z którym dla zachowania roszczenia odszkodowawczego konieczne jest jedynie zgłoszenie w terminie 7 dni żądania ustalenia stanu przesyłki, natomiast udowodnienie związku czasowego z przewozem następuje już w toku procesu[325]. Z istoty bowiem sporu pomiędzy przewoźnikiem a odbiorcą wynika, że istnienie tej przesłanki może być przez przewoźnika zakwestionowane, a jej zaistnienie będzie ostatecznie poddane ocenie sądu.

Przepis art. 76 pkt 4 pr. przew. nakłada na odbiorcę obowiązek dochowania należytej staranności przy odbiorze przesyłki od przewoźnika w celu ustalenia jej stanu w chwili odbioru. Przyjęcie przesyłki bez zastrzeżeń powoduje bowiem wygaśnięcie roszczeń do przewoźnika z tytułu jej ubytku lub uszkodzenia. Za odebraną bez zastrzeżeń uważa się przesyłkę, którą odbiorca przyjął, nie żądając sporządzenia przez przewoźnika protokołu szkodowego. Jeżeli przesyłka nadeszła do stacji przeznaczenia w stanie nienaruszonym, a brak zostanie stwierdzony po jej wydaniu, obowiązkiem odbiorcy lub spedytora dokonującego odbioru w jego imieniu jest wezwanie przewoźnika w ciągu 7 dni od odbioru przesyłki do sporządzenia protokołu stwierdzającego jej stan[326].

W przypadku art. 30 ust. 1 CMR przesłanką powstania domniemania prawnego otrzymania towaru w stanie opisanym w liście przewozowym jest przyjęcie towaru przez odbiorcę bez sprawdzenia z przewoźnikiem jego stanu albo przyjęcie towaru przez odbiorcę bez zgłoszenia przewoźnikowi zastrzeżeń wskazujących ogólnie rodzaj braku lub uszkodzenia najpóźniej w chwili dostawy co do widocznych braków lub uszkodzeń albo przyjęcie towaru bez zgłoszenia przewoźnikowi na piśmie zastrzeżeń wskazujących ogólnie rodzaj braku lub uszkodzenia w siedem dni od daty dostawy, nie wliczając niedziel i dni świątecznych, co do braków lub uszkodzeń niewidocznych. W przypadku tych

[324] Por. np. wyrok Sądu Rejonowego w Toruniu z 3 grudnia 2020 r., V GC 960/20, Lex nr 3240249.
[325] Zob. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 396.
[326] Wyrok Sądu Najwyższego z 27 lutego 1990 r., III CRN 467/89, Lex nr 1633763.

ostatnich przesłanką powstania domniemania jest dokonanie zastrzeżeń na piśmie. Wspólne sprawdzenie stanu towaru przez odbiorcę i przewoźnika albo zgłoszenie zastrzeżeń, o których mowa w art. 30 ust. 1 CMR w terminie zapobiega powstaniu domniemania otrzymania towaru w stanie opisanym w liście przewozowym[327]. Jednocześnie sprawdzenie stanu towaru wspólnie przez odbiorcę i przewoźnika jest przesłanką powstania zakazu dowodowego z art. 30 ust. 2 CMR.

Aby zapobiec powstaniu domniemania z art. 30 ust. 1 CMR lub zakazu dowodowego z art. 30 ust. 2 CMR co do stanu towaru, akty staranności odbiorcy muszą zostać dokonane w odpowiednim czasie. Domniemanie co do stanu towaru nie powstanie, gdy akty staranności w odniesieniu do braków lub szkód widocznych zostaną dokonane najpóźniej w chwili dostawy, a niewidocznych najpóźniej w terminie siedmiu dni od daty dostawy. Podobnie nie powstanie zakaz dowodowy co do stanu towaru, jeżeli w przypadku braków lub szkód niewidocznych odbiorca zgłosi przewoźnikowi pisemne zastrzeżenia w ciągu siedmiu dni od daty tego sprawdzenia, nie wliczając niedziel i dni świątecznych. Moment dostawy w przypadku przesyłek całopojazdowych to chwila, w której przewoźnik postawił towar do dyspozycji odbiorcy, tak, aby mógł on przystąpić do rozładunku[328]. Upływ terminów, o których mowa w art. 30 ust. 1 CMR powoduje konieczność obalenia domniemania otrzymania towaru w stanie opisanym w liście przewozowym przed sądem. Z kolei upływ terminu, o którym mowa w art. 30 ust. 2 CMR w odniesieniu do braków lub uszkodzeń niewidocznych powoduje zakaz przeprowadzenia dowodu przeciwnego wynikowi sprawdzenia stanu towaru wspólnie przez odbiorcę i przewoźnika. W przypadku widocznych braków lub uszkodzeń dowód taki nie może być przeprowadzony[329].

[327] Por. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 624.
[328] Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 14 grudnia 2001 r., I ACa 512/01, Lex nr 1681013.
[329] Zob. M.A. Clarke, *International carriage…*, s. 202; wyrok Hof 's–Hertogenbosch z 24 stycznia 1978 r., Nederlandse Jurisprudentie (NJ) 1978, s. 472; wyrok Legfelsobb Bíróság, Gazdasági Kollégium z 1 sierpnia 1994 r., Bírósági Határozatok 1996, 4.

Artykuł 30 ust. 1 CMR zawiera wymaganie, aby zastrzeżenia wskazywały ogólnie rodzaj braku lub uszkodzenia. Zastrzeżenia te nie stanowią reklamacji[330]. Możliwe jest dochodzenie roszczeń wobec przewoźnika również przy braku zgłoszenia zastrzeżenia w przypadku winy kwalifikowanej przewoźnika – jego złego zamiaru lub niedbalstwa (według prawa polskiego winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa). Możliwość taką stwarza art. 29 CMR, który należałoby stosować przez analogię, przy zastosowaniu wykładni celowościowej i porównawczej[331].

Konwencja CMR nie zawiera szczegółowych unormowań dotyczących sposobu dokumentowania szkód. Jej art. 30 ust. 1 stanowi jedynie o sprawdzeniu towaru przez odbiorcę wraz z przewoźnikiem albo o zgłoszeniu przewoźnikowi zastrzeżeń wskazujących ogólnie rodzaj braku lub uszkodzenia. Nie zawiera on wymogu, aby odbiorca wpisał swoje zastrzeżenia do listu przewozowego. Wspólne sprawdzenie może być udokumentowane także w postaci protokołu szczegółowego, wykonanego filmu, zdjęć[332].

Artykuł 30 CMR nie wymaga zgłoszenia zastrzeżeń na piśmie w przypadku widocznych braków lub uszkodzeń. Zastrzeżenia na piśmie wymagane są w przypadku braków lub uszkodzeń niewidocznych. Brak wymogu pisemności zastrzeżeń w przypadku braków lub uszkodzeń widocznych wynika z tego, że powinny być one zgłaszane najpóźniej z chwilą dostawy. Jednakże także i w tym przypadku zgłoszenie zastrzeżeń w formie pisemnej jest zasadne ze względów dowodowych, ale nie w znaczeniu rygoru dowodowego z art. 74 k.c.

Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że zastrzeżenie może mieć formę komunikacji elektronicznej, zgodnie z regulacją Protokołu dodatkowego do Konwencji CMR dotyczącego elektronicznego listu przewozowego, sporządzonego w Genewie dnia 20 lutego 2008 r. Został on podpisany przez część jej uczestników, a przez Polskę został przyjęty w dniu 8 sierpnia 2019 r. Zgodnie z art. 2 ust. 1 Protokołu z zastrzeżeniem jego postanowień, list przewozowy, o

[330] Por. wyroki Cour de Cassation z 12 grudnia 1980 r., ETL 1981, s. 250; Cour d'Appel d'Anvers z 30 maja 1979 r., ETL 1979, s. 924 oraz Tribunal de Commerce de Liege z 25 listopada 1982, ETL 1982, s. 843; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 644.
[331] Zob. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 401.
[332] Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 14 grudnia 2001 r., I ACa 512/01, Lex nr 1681013.

którym mowa w Konwencji, jak również jakiekolwiek żądanie, deklaracja, polecenie, wniosek, zastrzeżenie lub inna komunikacja dotycząca wykonania umowy przewozu, do której Konwencja ma zastosowanie, mogą mieć formę komunikacji elektronicznej. Komunikacja elektroniczna oznacza informację generowaną, wysyłaną, odbieraną i przechowywaną przy użyciu środków elektronicznych, optycznych lub cyfrowych lub podobnych środków powodujących, że przekazywana informacja jest dostępna i może zostać wykorzystana jako późniejsze źródło odniesienia (art. 1 Protokołu). Forma elektroniczna została zatem zrównana w rozumieniu Protokołu ze zwykłą formą pisemną, pod warunkiem jednak spełnienia, wynikających z niego warunków sporządzenia i stosowania e–dokumentu. Należy jednak zauważyć, że inne wymogi dotyczą listu przewozowego i innych oświadczeń. Podpis elektroniczny dotyczy tylko listu przewozowego, a inne dokumenty mogą przybrać formę dokumentową (np. faks nie spełnia ani wymogu formy elektronicznej ani pisemnej, a jedynie dokumentową).

Zgodnie z Protokołem wymagane jest, aby dokument sporządzony w formie elektronicznej został opatrzony wiarygodnym podpisem elektronicznym lub był uwierzytelniony w inny sposób, dopuszczalny przez prawo państwa, w którym dokument został sporządzony (art. 3). Podpis elektroniczny oznacza dane w formie elektronicznej, które są załączone lub logicznie powiązane z innymi danymi elektronicznymi i który służy jako metoda uwierzytelnienia (art. 1). Protokół zawiera domniemanie wiarygodności podpisu elektronicznego[333], jeśli podpis elektroniczny: jest w jednoznaczny sposób powiązany z sygnatariuszem, umożliwia identyfikację sygnatariusza, został utworzony przy użyciu środków, które sygnatariusz może utrzymywać pod swoją wyłączną kontrolą oraz jest powiązany z danymi, których dotyczy, w sposób umożliwiający wykrycie jakichkolwiek późniejszych zmian (art. 3 ust. 1). Wymogi te są analogiczne jak wymogi przewidziane dla zaawansowanego podpisu elektronicznego w art. 26 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie identyfikacji elektronicznej i usług zaufania w odniesieniu do transakcji elektronicznych na rynku wewnętrznym oraz uchylającego

[333] K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 187.

dyrektywę 1999/93/WE. W rozumieniu ww. rozporządzenia kwalifikowany podpis elektroniczny oznacza zaawansowany podpis elektroniczny, który jest składany za pomocą kwalifikowanego urządzenia do składania podpisu elektronicznego i który opiera się na kwalifikowanym certyfikacie podpisu elektronicznego (art. 3 pkt 12). Ustawa z dnia 5 września 2016 r. o usługach zaufania oraz identyfikacji elektronicznej uchyliła ustawę z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym, która ustalała wymogi dla bezpiecznego podpisu elektronicznego. Zgodnie z przepisem przejściowym ustawy z dnia 5 września 2016 r. o usługach zaufania oraz identyfikacji elektronicznej (art. 131) bezpieczny podpis elektroniczny weryfikowany za pomocą ważnego kwalifikowanego certyfikatu w rozumieniu ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym jest kwalifikowanym podpisem elektronicznym. Domniemanie wiarygodności podpisu elektronicznego jest domniemaniem prawnym, a więc ustanowionym przez prawo. Może ono być jednak obalone za pomocą przeciwdowodu, ilekroć ustawa tego nie wyłącza (art. 234 k.p.c.).

Powyższa regulacja może być stosowana tylko przez sądy państw, które przystąpiły do Protokołu, a nie wszystkie to uczyniły. W takim przypadku interpretacja powinna być ścisła i należy przyjąć, że ma zastosowanie zwykła forma pisemna zastrzeżeń[334]. Regulacja dotycząca elektronicznego listu przewozowego zawarta jest także w CIM (art. 6 § 9), konwencji montrealskiej (art. 4), CMNI (art. 1 pkt 8) oraz Prawie przewozowym (art. 47 ust. 3). W CMNI określenie „*na piśmie*" obejmuje, chyba że strony umowy przewozu uzgodniły inaczej, przekaz informacji za pomocą elektronicznych, optycznych lub podobnych środków komunikacji, w tym telegramu, faksu, teleksu, poczty elektronicznej lub elektronicznej wymiany danych (EDI), pod warunkiem, że informacja jest dostępna również do późniejszego wykorzystania (art. 1 pkt 8 CMNI).

W art. 47 § 1 CIM warunkiem wygaśnięcie wszelkich, wynikających z umowy przewozu, roszczeń przeciwko przewoźnikowi z tytułu częściowego zaginięcia lub uszkodzenia jest wydanie towaru osobie uprawnionej. Podstawą

[334] Zob. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 189.

wygaśnięcia roszczeń jest brak stwierdzenia zaginięcia lub uszkodzenia towaru przez osobę uprawnioną (art. 42 § 1 CIM *a contrario*). Przepis ten stanowi, że jeżeli przewoźnik ujawni lub przypuszcza albo też osoba uprawniona twierdzi, że towar częściowo zaginął lub został uszkodzony, przewoźnik jest obowiązany niezwłocznie i w miarę możliwości w obecności osoby uprawnionej, stwierdzić protokolarnie, w zależności od rodzaju szkody, stan towaru, jego masę oraz, jeżeli to możliwe, rozmiar i przyczynę szkody, jak również czas jej powstania. Jeżeli osoba uprawniona nie uznaje stwierdzeń protokołu, może ona żądać ustalenia stanu i masy towaru, jak również przyczyn i rozmiaru szkody przez rzeczoznawcę powołanego przez strony umowy lub przez sąd. Postępowanie to podlega ustawom i przepisom państwa, w którym odbywa się ustalenie szkody (art. 42 § 3 CIM). Na gruncie art. 47 § 1 CIM analogicznie do art. 791 § 1 k.c. i art. 76 pr. przew. przesłanką materialnoprawną odpowiedzialności przewoźnika za szkody w substancji towaru jest dokonanie przez odbiorcę towaru aktów staranności, które polegają na zgłoszeniu odpowiednich zastrzeżeń w przedmiocie stanu towaru oraz zabezpieczeniu dowodów na fakt szkody. Obowiązek dokonania aktów staranności spoczywa na odbiorcy, nawet jeżeli osobą uprawnioną do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych jest nadawca.

Regulacja art. 47 § 2 CIM zawiera analogiczne przesłanki wygaśnięcia roszczeń z umowy przewozu i ich wyjątków jak art. 76 pr. przew. Jest to również formalistyczne uregulowanie, w świetle którego odbiór towaru bez zastrzeżeń powoduje wygaśnięcie roszczeń wobec przewoźnika. Ponadto art. 47 § 3 CIM zawiera regulację odnoszącą się do wygaśnięcia roszczeń związanych z ponownym nadaniem towaru do przewozu. W takim przypadku roszczenia wynikające z jednej z poprzednich umów przewozu z tytułu częściowego zaginięcia lub uszkodzenia wygasają tak, jakby chodziło tylko o jedną umowę przewozu. Jednocześnie w razie ponownego nadania obowiązuje domniemanie zaginięcia lub uszkodzenia[335].

[335] Zgodnie z art. 28 CIM, jeżeli przesyłkę nadaną do przewozu na podstawie przepisów CIM nadano ponownie i jeżeli po ponownym nadaniu stwierdzono częściowe zaginięcie lub uszkodzenie, istnieje domniemanie, że częściowe zaginięcie lub uszkodzenie nastąpiło w czasie obowiązywania ostatniej umowy przewozu, pod warunkiem, że przesyłka pozostawała pod nadzorem przewoźnika i, że przesyłkę nadano w takim stanie, w jakim nadeszła do miejsca ponownego nadania (§ 1). Domniemanie takie istnieje także wtedy, gdy ponowne nadanie

Warunkiem powstania domniemania prawnego dostarczenia towaru w dobrym stanie i zgodnie z dokumentem przewozowym z art. 31 ust. 1 konwencji montrealskiej jest przyjęcie towaru bez zastrzeżeń przez osobę uprawnioną do odbioru. Zgodnie z art. 31 ust. 2 i 3 konwencji montrealskiej osoba uprawniona do odbioru powinna w razie uszkodzenia[336] zgłosić przewoźnikowi zastrzeżenie natychmiast po jego wykryciu i nie później niż w ciągu czternastu dni od dnia odbioru towarów. Zastrzeżenie powinno być dokonane pisemnie i doręczone lub wysłane w wymienionym wyżej terminie. Przepis art. 26 ust. 1 konwencji warszawskiej wprowadza analogiczne domniemanie prawne dostarczenia towaru w dobrym stanie i zgodnie z listem przewozowym w przypadku przyjęcia towarów przez odbiorcę bez sprzeciwu. W świetle orzeczenia Sądu Najwyższego protokół szkodowy sporządzony przez odbiorcę (spedytora) bezpośrednio przy odbiorze przesyłki lotniczej, nadesłanej na podstawie międzynarodowego listu przewozowego, doręczony w terminie 14 dni od odbioru przesyłki agentowi handlingowemu przewoźnika jest „sprzeciwem" zgłoszonym w formie „pisma", o jakim mowa w art. 26 ust. 2 i 3 konwencji warszawskiej[337]. W odróżnieniu od art. 791 § 1 k.c., art. 76 pr. przew., art. 30 ust. 1 CMR i art. 47 § 2 CIM, przepisy art. 26 ust. 1 i 2 konwencji warszawskiej i art. 31 ust. 1 i 2 konwencji montrealskiej nie wprowadzają podziału na szkody jawne i ukryte. Niezależenie od charakteru szkody w towarze odbiorca w przypadku jego uszkodzenia powinien skierować sprzeciw (fr. *protestation*, ang. *complaint*, w języku polskim można użyć słowa „zastrzeżenie"[338]) do przewoźnika w stosunku do towarów w terminie czternastu dni. Jednocześnie konwencje te wprowadzają wymóg formy pisemnej dla dokonania zastrzeżeń – jako wpisu na dokumencie przewozowym lub odrębnego

poprzedziła umowa przewozu nie oparta na przepisach CIM, pod warunkiem, że w razie bezpośredniego nadania od pierwotnego miejsca nadania do miejsca przeznaczenia można było zastosować te przepisy (§ 2). Domniemanie takie istnieje także wtedy, gdy ponowne nadanie poprzedziła umowa przewozu zawarta na podstawie porównywalnej z przepisami CIM międzynarodowej konwencji dotyczącej bezpośredniego międzynarodowego przewozu kolejami, gdy zawiera ona takie samo domniemanie na korzyść przesyłek nadanych zgodnie z przepisami CIM (§ 3).

[336] Przepis ten nie zawiera regulacji dotyczącej zniszczenia lub zaginięcia towaru (por. art. 18 ust. 1 konwencji montrealskiej).

[337] Wyrok Sądu Najwyższego z 9 listopada 1976 r., I CR 360/76, OSP 1978, nr 1, poz. 3, Lex.

[338] M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2011, art. 26 konwencji warszawskiej, Lex (SIP nie podaje tu nb).

pisma, wysłanego w przewidzianym terminie, podobnie do konwencji CMR, która jednak wymóg ten odnosi jedynie do niewidocznych braków lub uszkodzeń.

Domniemanie prawne odebrania ładunku przez odbiorcę zgodnie z treścią konosamentu z art. 148 § 1 k.m. powstanie, jeżeli odbiorca ładunku nie zawiadomił na piśmie przewoźnika o jego brakach lub uszkodzeniach najpóźniej w chwili odbioru, a w razie szkód zewnętrznie niedostrzegalnych – najpóźniej w ciągu trzech dni od chwili odbioru danego ładunku. Zawiadomienie pisemne jest zbędne, jeżeli w chwili odbioru przewoźnik i odbiorca zgodnie stwierdzili stan ładunku. Jeżeli ładunek przewożony jest morskim środkiem transportu na podstawie konosamentu, wówczas, zgodnie z art. 147 k.m., zarówno odbiorca, jak i armator morski reprezentowany przez kapitana statku mogą żądać (co zwyczajowo czynią), dokonania oględzin ładunku przed rozpoczęciem wyładunku w celu sprawdzenia zgodności stanu ładunku (ilość i jakość) z treścią konosamentu. Odbiorca ładunku, na podstawie art. 148 k.m., powinien w określonym terminie (do 3 dni) złożyć pisemną reklamację do armatora morskiego w przypadku stwierdzenia braków lub uszkodzenia ładunku (np. zanieczyszczenia płynnego towaru masowego)[339].

Przepis art. 148 § 1 k.m. wprowadza zbliżone do art. 3 ust. 6 konwencji o konosamentach przesłanki powstania domniemania, ponieważ jest na niej wzorowany. Jednocześnie podobnie do art. 791 § 1 k.c., art. 76 pr. przew., art. 30 ust. 1 CMR i art. 47 § 2 CIM, zawiera rozróżnienie na szkody jawne i ukryte. W odróżnieniu od art. 30 ust. 1 CMR wymaga pisemnych zastrzeżeń zarówno w przypadku szkód jawnych, jak i zewnętrznie niedostrzegalnych. W porównaniu do CMR, Kodeks morski wprowadza także krótszy termin na dokonanie zastrzeżenia co do braków lub uszkodzeń w przypadku szkód zewnętrznie niedostrzegalnych – trzech dni od chwili odbioru danego ładunku. Osobą uprawnioną do realizacji uprawnień z art. 148 § 1 k.m. jest odbiorca. Wymóg pisemności należy interpretować rozszerzająco i uznać za dopuszczalną również korespondencję

[339] Interpretacja indywidualna Izby Skarbowej w Bydgoszczy z 5 lutego 2009 r., ITPP2/443–995/08/AK, Lex.

elektroniczną (forma elektroniczna). Zawiadomienie o brakach lub uszkodzeniach powinno być złożone przewoźnikowi lub jego przedstawicielowi[340].

Warunkiem powstania domniemania prawnego wydania towarów przez przewoźnika, tak jak są one opisane w konosamencie z art. 3 ust. 6 zd. 1 konwencji o konosamentach jest brak zawiadomienia o stratach lub uszkodzeniach i o ogólnej naturze tych strat i uszkodzeń przewoźnika lub jego agenta, na piśmie w porcie wyładowania przed lub w chwili odebrania towarów i oddania ich pod opiekę osoby, mającej prawo do odebrania zgodnie z umową o przewóz. Zawiadomienie o stratach lub uszkodzeniach i o ogólnej naturze tych strat i uszkodzeń powinno zostać złożone przewoźnikowi, lub jego agentowi. Przepis powyższy zawiera wymóg pisemności zawiadomienia. Zawiadomienie powinno być złożone w porcie wyładowania przed lub w chwili odebrania towarów i oddania ich pod opiekę osoby, mającej prawo do odebrania zgodnie z umową o przewóz. W regulacji konwencji o konosamentach także znajduje się rozróżnienie szkód jawnych i ukrytych. Zgodnie z art. 3 ust. 6 zd. 2 i 3 konwencji o konosamentach, jeżeli straty lub uszkodzenia nie są widoczne, zawiadomienie powinno być dane w 3 dni od wydania. Zastrzeżenia na piśmie są niepotrzebne, jeżeli stan towaru był wręcz niezgodny ze stanem, stwierdzonym w chwili przyjęcia. Jak już wspomniano regulacja ta jest analogiczna do art. 148 § 1 k.m., ponieważ jest ona wzorem dla Kodeksu morskiego.

W regulacji art. 23 ust. 1 CMNI warunkiem powstania domniemania prawnego dostarczenia ładunku przez przewoźnika w takim samym stanie i ilości, jak w momencie przekazania mu do przewozu jest przyjęcie ładunku bez zastrzeżeń przez odbiorcę. A zatem w przepisie tym wymagane jest zgłoszenie zastrzeżenia przez odbiorcę pod rygorem powstania domniemania, że ładunek został dostarczony przez przewoźnika w takim samym stanie i ilości, jak w momencie przekazania mu go do przewozu. Zgodnie z art. 23 ust. 3 i 4 CMNI, jeśli utrata lub uszkodzenie ładunku są widoczne, jakiekolwiek zastrzeżenie ze strony odbiorcy musi zostać dokonane na piśmie, poprzez określenie ogólnego charakteru szkody, nie później niż w momencie dostarczenia ładunku, chyba że

[340] K. Kochanowski (w:) *Kodeks morski…*, art. 148 k.m., nb 7.

odbiorca i przewoźnik wspólnie sprawdzili stan ładunku. Jeśli utrata lub uszkodzenie ładunku nie są widoczne, jakiekolwiek zastrzeżenie ze strony odbiorcy musi zostać dokonane na piśmie, nie później niż w ciągu 7 kolejnych dni od dostarczenia ładunku i musi wskazywać ogólny charakter szkody; w takim przypadku strona poszkodowana musi wykazać, że szkoda spowodowana została w czasie, gdy przewoźnik sprawował pieczę nad ładunkiem. Przepis art. 12 ust. 3 CMNI stanowi, że jeżeli, zgodnie z danymi w dokumencie przewozowym, ładunek znajduje się w kontenerze lub w ładowni statku i został zaplombowany przez inne osoby niż przewoźnik, jego pracownicy lub przedstawiciele, i jeśli ani kontener, ani plomba nie są zniszczone lub złamane w chwili dotarcia do portu wyładunku lub miejsca dostarczenia ładunku, domniemywa się, że ubytek bądź zniszczenie ładunku nie nastąpiły w trakcie przewozu. Konwencja CMNI także rozróżnia szkody jawne i ukryte. Wprowadza także wymóg pisemności zastrzeżenia w stosunku do obu rodzajów szkód. Zastrzeżenie może dotyczyć utraty lub uszkodzenia ładunku. Osobą uprawnioną do jego złożenia jest odbiorca.

Porównanie powyższych przesłanek zastosowania przepisów związanych z wydaniem przesyłki obiorcy w kontekście postulowanej przyszłej polskiej regulacji umowy przewozu o charakterze ogólnym i uchylenia ustawy Prawo przewozowe, *de lege ferenda* należy przyjąć, że art. 791 § 1 k.c. powinien ulec zmianie. Z warunków zastosowania przepisu wyeliminowana powinna zostać przesłanka zapłaty należności przewoźnika. Jak wyżej wykazano przesłanka ta jest niezasadna a ponadto niepotrzebna, ponieważ nie występuje w żadnej innej analogicznej regulacji polskiego i międzynarodowego prawa przewozowego. Wówczas przesłanką zastosowania art. 791 § 1 k.c. byłoby jedynie przyjęcie przesyłki bez zastrzeżeń.

3.4. Zakres poszczególnych ułatwień dowodowych

W świetle art. 791 k.c. wskutek zapłaty należności przewoźnika i przyjęcia przesyłki bez zastrzeżeń wygasają wszelkie roszczenia przeciwko przewoźnikowi wynikające z umowy przewozu, przysługujące zarówno nadawcy, jak i

odbiorcy[341]. Wygasają np. roszczenia z tytułu ubytku i uszkodzenia przesyłki, opóźnienia przewozu, nadpłaty należności przewoźnika czy zgubienia dokumentów[342]. Dotyczy to także np. roszczenia o zapłatę kary umownej za nieterminowe wykonanie umowy[343]. W literaturze przedmiotu istnieje rozbieżność, w odniesieniu do tego, czy przepis ten ma zastosowanie do roszczeń dotyczących utraty/zaginięcia przesyłki. Wyrażany jest pogląd, że w przypadku spełnienia przesłanek z art. 791 k.c. wygasają także roszczenia dotyczące utraty przesyłki[344]. Jednak istnieje także pogląd odmienny, że przepis ten nie znajduje zastosowania w przypadku zaginięcia przesyłki[345]. Należy przyjąć, że w sytuacji utraty czy zaginięcia przesyłki art. 791 k.c. nie znajduje zastosowania, ponieważ jedną z przesłanek jego zastosowania jest odbiór przesyłki, do czego w przypadku jej utraty/zaginięcia w ogóle nie dochodzi. Przepis ten mógłby mieć zastosowanie jedynie w przypadku częściowej utraty czy zaginięcia przesyłki (czyli ubytku) i dokonania odbioru pozostałej części przesyłki.

W art. 791 § 1 zd. 2 i § 2 k.c. zawarte są wyłączenia. Zasada wygaśnięcia roszczeń ma następujące wyjątki, tj. nie wygasają roszczenia z tytułu niewidocznych uszkodzeń przesyłki, jeżeli w ciągu jednego tygodnia od chwili przyjęcia przesyłki odbiorca zawiadomił o nich przewoźnika albo jeżeli szkoda powstała z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika[346]. Regulacja, o której mowa w art. 791 § 1 zd. 2 k.c. ma zastosowanie wyłączenie do uszkodzenia przesyłki, nie dotyczy ubytku w przesyłce[347]. Termin, o którym mowa powyżej jest terminem zawitym (prekluzyjnym) i należy liczyć go od chwili przyjęcia przesyłki[348], nie może być on przywrócony. Upływ ww. terminu powoduje utratę uprawnienia[349]. Jak już wspomniano niewidoczne uszkodzenia przesyłki to szkody, których zauważenie nie jest możliwe przy odbiorze pomimo dochowania

[341] Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z 2 marca 2016 r., I ACa 1666/15, Legalis.
[342] Por. M. Sychowicz, (w:) *Kodeks cywilny…*, art. 791 k.c., nb 3.
[343] D. Fuchs, A. Malik (w:) *Kodeks cywilny…*, art. 791 k.c., nb 3; zob. wyrok Sądu Rejonowego w Jeleniej Górze z 23 lutego 2015 r., V GC 453/13, Legalis.
[344] Zob. A. Raczyński (w:) *Kodeks cywilny*…, art. 791 k.c., nb 1.
[345] K. Wyrwińska, *Treść umowy…*, art. 791 k.c., Lex (SIP nie podaje tu nb).
[346] Por. L. Ogiegło (w:) *Kodeks cywilny. T. II. Komentarz. Art. 450–1088. Przepisy wprowadzające,* K. Pietrzykowski (red.), Warszawa 2021, art. 791 k.c., Legalis, nb 1.
[347] D. Fuchs, A. Malik (w:) *Kodeks cywilny…*, art. 791 k.c., nb 4.
[348] Tak A. Raczyński (w:) *Kodeks cywilny*…, art. 791 k.c., nb 2.
[349] Tak Zbiegień–Turzańska (w:) *Kodeks cywilny*…, art. 791 k.c., nb 3.

należytej staranności[350]. Należy zauważyć, że ograniczenie wygaśnięcia roszczeń z art. 791 § 1 zd. 2 k.c. wyłączenie do roszczeń z tytułu niewidocznych uszkodzeń przesyłki, a nie jej ubytku jest zupełnie niezrozumiałe, gdy istnieje ubytek, którego nie można stwierdzić. Jednocześnie ustawa Prawo przewozowe w analogicznej regulacji art. 76 pkt 4 obejmuje ubytek, ponieważ posługuje się określeniem „szkody niedającej się z zewnątrz zauważyć", przy czym *ratio legis* obu regulacji jest takie samo. Gdyby nie postulat dotyczący rezygnacji z konstrukcji wygaśnięcia roszczeń w takim przypadku w regulacji kodeksowej na rzecz rozwiązania na poziomie dowodowym, należałoby *de lege ferenda* opowiedzieć się za rozszerzenie zakresu powyższego przepisu.

Roszczenia z umowy przewozu nie wygasają również w sytuacji, w której szkoda wynikła z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika (art. 791 § 2 k.c.). Dotyczy to także winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa pracowników, za których przewoźnik ponosi odpowiedzialność[351]. Wina umyślna polega na tym, że sprawca przewiduje, że skutkiem jego zachowania będzie uszczerbek w dobrach prawnie chronionych w postaci szkody i chce tego (zamiar bezpośredni, *dolus directus*) albo godzi się na to (zamiar ewentualny, *dolus eventualis*). Rażące niedbalstwo występuje wówczas, gdy sprawca szkody narusza elementarne reguły prawidłowego zachowania się, ewentualnie nie przestrzega podstawowych zasad ostrożności[352]. Udowodnienie wszelkich przesłanek, w tym winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika spoczywa na osobie uprawnionej do dochodzenia roszczenia odszkodowawczego[353].

Artykuł 791 § 1 k.c. powinien być intepretowany ściśle, co oznacza, że wygasną tylko te spośród roszczeń przeciwko przewoźnikowi, których źródłem jest umowa przewozu[354]. Przepis nie obejmuje roszczeń z innych pozakontraktowych podstaw[355]. Nie wygasają roszczenia z innej podstawy prawnej i innych tytułów niż umowa przewozu, np. z bezpodstawnego

[350] K. Wyrwińska, *Treść umowy…*, art. 791 k.c., Lex (SIP nie podaje tu nb).
[351] Z. Gawlik (w:) *Kodeks cywilny*…, art. 791 k.c., nb 5.
[352] Zob. J. Kuźmicka–Sulikowska, *Zasady odpowiedzialności deliktowej w świetle nowych tendencji w ustawodawstwie polskim*, Warszawa 2011, art. 791 k.c., Lex (SIP nie podaje tu nb).
[353] Por. A. Raczyński (w:) *Kodeks cywilny*…, art. 791 k.c., nb 2.
[354] *Ibidem*, nb 1.
[355] Tak K. Wyrwińska, *Treść umowy…*, art. 791 k.c., Lex (SIP nie podaje tu nb).

wzbogacenia oraz roszczenia przewoźnika w stosunku do nadawcy i odbiorcy[356], a także przeciwko innej osobie niż przewoźnik, np. spedytorowi, czy zakładowi ubezpieczeń[357]. Stąd zasada dotycząca spełnienia przesłanek wykonania umowy przewozu i wygaśnięcia roszczeń nie jest symetryczna, ponieważ odnosi się do roszczeń przysługujących wyłącznie przeciwko przewoźnikowi, a nie także nadawcy czy odbiorcy[358]. Nie wygasają również wzajemne roszczenia pomiędzy przewoźnikami uczestniczącymi w realizacji umowy przewozu[359] oraz roszczenia z tytułu czynów niedozwolonych (deliktów) wyrządzonych przy okazji wykonywania umowy przewozu[360]. Przy okazji realizacji obowiązków wynikających z umowy przewozu może powstać roszczenie z tytuły nienależytego świadczenia, które również nie będzie ulegało wygaśnięciu na podstawie art. 791 § 1 k.c.[361].

W art. 76 pr. przew. tylko co do zasady przyjęcie przesyłki bez zastrzeżeń powoduje wygaśnięcie roszczeń związanych z ubytkiem lub uszkodzeniem przesyłki w czasie transportu, ponieważ przepis ten wymienia sytuacje, kiedy pomimo jej przyjęcia uprawniony może domagać się naprawienia szkody[362]. W świetle art. 76 pkt 1–4 pr. przew. roszczenia nie wygasają w przypadku gdy: szkodę stwierdzono protokolarnie przed przyjęciem przesyłki przez uprawnionego; zaniechano takiego stwierdzenia z winy przewoźnika; ubytek lub uszkodzenie wynikło z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika; szkodę niedającą się z zewnątrz zauważyć uprawniony stwierdził po przyjęciu przesyłki i w terminie 7 dni zażądał ustalenia jej stanu oraz udowodnił, że szkoda powstała w czasie między przyjęciem przesyłki do przewozu a jej wydaniem.

W porównaniu do art. 791 k.c., art. 76 pr. przew. przewiduje zaostrzenie sytuacji, w której wygasają roszczenia związane z przewozem[363], ujmuje tę

[356] J. Jezioro (w:) *Kodeks cywilny*…, art. 791 k.c., nb 1; A. Zbiegień–Turzańska (w:) *Kodeks cywilny*…, art. 791 k.c., nb 2.
[357] Patrz M. Sychowicz, (w:) *Kodeks cywilny*..., art. 791 k.c., nb 4.
[358] Zwraca na to uwagę K. Wyrwińska, *Treść umowy*..., art. 791 k.c., Lex (SIP nie podaje tu nb).
[359] D. Fuchs, A. Malik (w:) *Kodeks cywilny*..., art. 791 k.c., nb 1.
[360] A. Raczyński (w:) *Kodeks cywilny*…, art. 791 k.c., nb 1.
[361] Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z 2 marca 2016 r., I ACa 1666/15, Legalis.
[362] Por. wyrok Sądu Okręgowego z 25 stycznia 2017 r., XVII AmC 1428/16, Legalis.
[363] Tak K. Jędrej (w:) *Kodeks cywilny. Komentarz*, J. Ciszewski (red.), Warszawa 2014, Lex, art. 791 k.c., nb 4.

kwestię bardziej wąsko[364]. Przepisy te różnią się pod względem zakresu przedmiotowego, tj. roszczeń, do których mają one zastosowanie, a także okoliczności, w których przepisy te znajdą zastosowanie[365]. W odniesieniu do roszczeń, które normują ww. przepisy, to w art. 791 k.c. zakres ten jest szerszy. Mowa jest w nim o wszelkich roszczeniach z umowy przewozu w stosunku do przewoźnika. Z kolei w art. 76 pr. przew. mowa jest tylko o roszczeniach z tytułu ubytku lub uszkodzenia. A zatem wygaśnięcie roszczeń nie następuje w tym przypadku z innych kontraktowych podstaw. Ponadto w przepisie tym nie występuje ograniczenie podmiotowe do przewoźnika. Jeżeli chodzi o sytuacje, w których nie dochodzi do wygaśnięcia ww. roszczeń, to art. 76 pr. przew. przewiduje szerszy ich katalog. Artykuł ten zawiera analogiczne regulacje odnoszące się do szkód ukrytych oraz winy umyślnej i rażącego niedbalstwa. Wyraźne wskazanie w przepisie wymagania udowodnienia związku czasowego z przewozem jest zbędne, ponieważ pomimo jego braku w art. 791 k.c. osoba uprawniona do dochodzenia roszczenia odszkodowawczego i tak musi udowodnić wszystkie przesłanki dotyczące szkody[366].

Ponadto art. 76 pr. przew. przewiduje dodatkowe dwa przypadki, w których dochodzi do wygaśnięcia roszczeń. Chodzi o sytuacje, w których szkodę stwierdzono protokolarnie przed przyjęciem przesyłki przez uprawnionego albo zaniechano takiego stwierdzenia z winy przewoźnika. W art. 791 k.c. regulacji takiej brak. *Ratio legis* art. 791 k.c. i 76 pr. przew. polega na wskazaniu sytuacji, w których z przyczyn wynikających z ochrony uzasadnionych interesów uprawnionego nie dochodzi do wygaśnięcia roszczeń, pomimo odebrania przesyłki bez zastrzeżeń[367].

Zakres domniemania otrzymania towaru w stanie opisanym w liście przewozowym z art. 30 ust. 1 CMR odnosi się do stanu towaru oraz jego braku lub uszkodzenia. Zakaz dowodowy dotyczący otrzymanego stanu towaru z art. 30 ust. 2 CMR ma zastosowanie do widocznych braków lub uszkodzeń, a

[364] Zwraca na to uwagę M. Stec, *Umowa przewozu…*, art. 76 pr. przew., nb 4.
[365] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 76 pr. przew., nb 1.
[366] Por. M. Stec, *Umowa przewozu…*, art. 76 pr. przew., nb 3.
[367] *Ibidem*.

niewidoczne braki lub uszkodzenia są poza jego zakresem tylko wtedy, gdy odbiorca zgłosił przewoźnikowi pisemne zastrzeżenia w wyznaczonym terminie.

Zgodnie z art. 47 § 1 CIM wygaśnięcie roszczeń obejmuje wszelkie, wynikające z umowy przewozu, roszczenia przeciwko przewoźnikowi z tytułu częściowego zaginięcia lub uszkodzenia. Zakres ten jest zbliżony zakresem regulacji z art. 791 § 1 k.c. i 76 pr. przew., stąd odpowiednio aktualne są tu uwagi odnoszące się do tych przepisów. Podobnie do art. 791 § 1 k.c. występuje tu ograniczenie zakresu podmiotowego do przewoźnika. Z kolei analogicznie do art. 76 pr. przew. wygaśnięcie roszczeń ograniczone jest do wszelkich wynikających z umowy przewozu roszczeń z tytułu częściowego zaginięcia lub uszkodzenia. Wygaśnięcie roszczeń nie odnosi się zatem do pozakontraktowych lub innych kontraktowych podstaw.

Zakres domniemania prawnego dostarczenia towaru w dobrym stanie i zgodnie z listem przewozowym z art. 26 ust. 1 konwencji warszawskiej, w przypadku przyjęcia towarów przez odbiorcę bez sprzeciwu obejmuje dobry stanu towaru, zgodnie z listem przewozowym. Domniemanie to oprócz stanu towaru, a więc jego jakości odnoszącej się do wyglądu zewnętrznego obejmuje także wszystkie dane dotyczące towaru wskazane w liście przewozowym. W przypadku braku złożenia zastrzeżeń (sprzeciwu) w określonych terminach dochodzi do wygaśnięcia roszczeń, z wyjątkiem przypadku, w którym przewoźnik dopuścił się oszustwa (*fraude*), a więc zataił szkodę (art. 26 ust. 4 konwencji warszawskiej). Konwencja montrealska zawiera powtórzenie postanowień konwencji warszawskiej z uściśleniem redakcji[368].

Kodeks morski zakresem domniemania odebrania ładunku zgodnie z treścią konosamentu z art. 148 § 1 obejmuje dane dotyczące ładunku wpisane do konosamentu odnoszące się do jego stanu ilościowego i jakościowego. W przepisie tym w kontekście zastrzeżeń mowa jest bowiem o brakach lub uszkodzeniach ładunku. W zakres art. 148 § 1 k.m. wchodzą jedynie roszczenia o

[368] Por. M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2011, art. 26 konwencji warszawskiej, Lex (SIP nie podaje tu nb).

uszkodzenie ładunku lub jego częściowy ubytek, natomiast nie o całkowitą utratę[369].

Domniemanie prawne wydania towarów przez przewoźnika, tak, jak są one opisane w konosamencie z art. 3 ust. 6 konwencji o konosamentach obejmuje swym zakresem wpisane do konosamentu dane dotyczące stanu jakościowego i ilościowego towarów, analogicznie do Kodeksu morskiego, który jest wzorowany na konwencji o konosamentach. W odniesieniu do zawiadomienia przewoźnika lub jego agenta w przepisie tym mowa jest bowiem o stratach lub uszkodzeniach towarów.

Zakres domniemania prawnego dostarczenia ładunku przez przewoźnika w takim samym stanie i ilości, jak w momencie przekazania mu go do przewozu z art. 23 ust. 1 CMNI obejmuje stan i ilość ładunku. Rozróżnienie w tym przepisie określenia „stan" ładunku od ilości ładunku potwierdza, że w zakres tego pojęcia nie wchodzi stan ilościowy, tylko jakościowy.

Powyższa analiza porównawcza zakresów polskich i międzynarodowych przepisów związanych ze stanem przesyłki wydawanej odbiorcy, w kontekście postulowanej przyszłej polskiej regulacji umowy przewozu o charakterze ogólnym prowadzi do wniosku, że *de lege ferenda* po uchyleniu ustawy Prawo przewozowe i wprowadzeniu do art. 791 k.c. domniemania prawnego, jego zakres obejmować powinien stan i ilość towaru. Wzorem takiego uregulowania mógłby być art. 23 CMNI. Taki zakres odnosiłby się możliwie najszerzej do różnych gałęzi transportu.

3.5. Przerzucenie ciężaru dowodu, obalenie ułatwień dowodowych

Ciężar dowodu wykazania okoliczności z art. 791 § 1 zd. 2 k.c., że zastrzeżenia dotyczące niewidocznych uszkodzeń przesyłki zostały złożone przewoźnikowi w terminie tygodnia, obciąża uprawnionego do dochodzenia roszczeń, a więc odbiorcę przesyłki (art. 791 § 1 zd. 2 k.c.)[370]. Także na odbiorcy spoczywa ciężar wykazania okoliczności, że szkoda wynikła z winy umyślnej lub

[369] Tak K. Kochanowski (w:) *Kodeks morski…*, art. 148 k.m., nb 7.
[370] Zob. A. Raczyński (w:) *Kodeks cywilny*…, art. 791 k.c., nb 2.

rażącego niedbalstwa przewoźnika (art. 791 § 2 k.c.). Przepis art. 791 k.c. może stanowić skuteczną ochronę odbiorcy w przypadku wykazania złożenia zastrzeżeń w terminie, zawinionego działania lub zaniechania przewoźnika albo jego rażącego niedbalstwa[371]. Ciężar dowodu zapłaty należności przewoźnika, oraz że przesyłka została doręczona bez zastrzeżeń obciąża przewoźnika (art. 791 § 1 zd. 1 k.c.). Oprócz przedstawienia dowodu zapłaty, powinien on uzyskać dowód doręczenia przesyłki[372], np. tzw. czysty list przewozowy, tj. taki na którym nie widnieją wpisy dotyczące zastrzeżeń. Przepisy art. 791 k.c. nie powodują przeniesienia ciężaru dowodu. Ciężar ten wynika z ogólnej zasady jego rozkładu (art. 6 k.c.).

W art. 76 pr. przew. niezasadnie zastosowano wyrażenie „chyba że". Co do zasady sformułowanie to powoduje bowiem przerzucenie ciężaru dowodu na osobę, która z udowadnianego faktu nie wywodzi skutków prawnych lub wpływa na rozkład ciężaru dowodu stanowiąc odstępstwo od art. 6 k.c. Taka sytuacja jednak w tym przypadku nie występuje, ponieważ okoliczności uzasadniające niewygaśnięcie roszczenia wobec przewoźnika obowiązany jest udowodnić poszkodowany, zgodnie z ciężarem dowodu (art. 6 k.c.)[373]. Odmienne stanowisko wyraził Sąd Okręgowy w Rzeszowie i wskazał się, że art. 76 pkt 4 pr. przew. zmienia ciężar dowodzenia – to uprawniony w takiej sytuacji musi udowodnić, że szkoda powstała w czasie między przyjęciem przesyłki do przewozu a jej wydaniem, przy czym wystarczającym jest wykazanie, że szkoda nie mogła powstać po odbiorze przesyłki[374]. Należy przyjąć, że przepis ten wbrew jego sformułowaniu nie zmienia ciężaru dowodzenia, ponieważ okoliczności w nim wskazane i tak musiałaby udowodnić osoba uprawniona. Dodatkowo z orzeczeniem powyższym nie można zgodzić się także co do tego, że do wykazania związku czasowego z przewozem wystarczające jest wykazanie, iż szkoda nie mogła powstać po odbiorze przesyłki. Takie ujęcie bowiem nie uwzględnia tego, że szkoda mogła powstać przy nadaniu przesyłki do przewozu

[371] Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z 2 marca 2016 r., I ACa 1666/15, Legalis.
[372] D. Fuchs, A. Malik (w:) *Kodeks cywilny…*, art. 791 k.c., nb 2.
[373] M. Stec, *Umowa przewozu…*, art. 76 pr. przew., nb 3.
[374] Wyrok Sądu Okręgowego w Rzeszowie z 17 listopada 2017 r., VI Ga 491/17, Lex nr 2513244.

podczas czynności załadunkowych, za co odpowiedzialność ponosi nadawca, a nie przewoźnik, jeżeli inaczej nie ustalono.

Osoba uprawniona, która występuje z roszczeniem odszkodowawczym z tytułu szkody w postaci ubytku lub uszkodzenia w przesyłce, obowiązana jest wykazać, że złożyła zastrzeżenie co do stanu i ilości przesyłki, ponieważ to na niej spoczywa ciężar dowodu. W przypadku braku zastrzeżenia obowiązana jest ona wykazać, że doszło do jednej z sytuacji szczególnych opisanych w przepisie[375]. Obrona przewoźnika powinna polegać na zgłoszeniu zarzutu braku zastrzeżeń ze strony osoby uprawnionej[376].

W przypadku art. 30 ust. 1 CMR aktywność dowodowa przewoźnika sprowadza się do wykazania podstawy domniemania, czyli przyjęcia towaru przez odbiorcę bez zastrzeżeń co do jego stanu i ilości. Istota zastrzeżeń co do stanu przesyłki nie polega bowiem na obaleniu domniemania z art. 30 ust. 1 CMR, a na spowodowaniu stanu, że domniemanie takie nie powstanie[377]. Przepis ten powoduje przerzucenie ciężaru dowodu na odbiorcę. Powstanie domniemania, że stan wydanego odbiorcy towaru odpowiada opisowi zamieszczonemu w liście przewozowym powoduje, że osoba uprawniona chcąc dochodzić odszkodowania za szkodę spowodowaną w substancji przesyłki winna domniemanie to obalić. Roszczenie odszkodowawcze w stosunku do przewoźnika w znaczeniu materialnoprawnym istnieje w dalszym ciągu, lecz aby można było go skutecznie dochodzić niezbędne jest przeprowadzenie dowodu obalającego domniemanie stanu towaru[378]. Domniemanie otrzymania towaru w stanie opisanym w liście przewozowym jest to domniemanie wzruszalne, o czym świadczy użycie w przepisie zwrotu „jeżeli nie ma dowodu przeciwnego". Odbiorca może je obalić

[375] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 76 pr. przew., nb 2; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 393.
[376] Zob. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 393.
[377] Tak też K. Wesołowski, *Dochodzenie roszczeń według CMR*, Gdańskie Studia Prawnicze 1999, s. 449–468.
[378] Por. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 105; wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 14 grudnia 2001 r., I ACa 512/01, Lex nr 1681013.

przeciwdowodem, jednak jest to niezwykle trudne[379]. Chodzi tu oczywiście o dowód przeciwieństwa. Odbiorca powinien udowodnić, że nie otrzymał towaru w stanie opisanym w licie przewozowym. Może to uczynić za pomocą wszelkich prawnie dopuszczalnych środków dowodowych: dowodu z opinii biegłego rzeczoznawcy, zdjęć, filmu, opinii biegłego sądowego, zeznań świadków, itp.

Przepis art. 30 ust. 2 CMR nie przenosi ciężaru dowodu. W przypadku sprawdzenia stanu towaru wspólnie przez odbiorcę i przewoźnika, odbiorca powinien wykazać, że szkoda miała charakter niejawny i fakt zgłoszenia przewoźnikowi pisemnych zastrzeżeń w terminie, zgodnie z ogólną zasadą rozkładu ciężaru dowodu wynikającą z art. 6 k.c.

Na gruncie art. 47 § 1 CIM, analogicznie do art. 791 k.c. i art. 76 pr. przew., nie dochodzi do przeniesienia ciężaru dowodu. Odbiorca zgodnie z ogólną zasadą rozkładu ciężaru dowodu powinien udowodnić okoliczności wskazane w art. 47 § 2 CIM. Odbiorca powinien udowodnić, że szkoda jest wynikiem działania lub zaniechania popełnionego albo z zamiarem spowodowania szkody, albo lekkomyślnie i ze świadomością prawdopodobieństwa powstania szkody. W przypadku częściowego zaginięcia lub uszkodzenia towaru powinien udowodnić, że zostało ono stwierdzone zgodnie z art. 42 CIM przed przyjęciem towaru, lub że tylko z winy przewoźnika zaniedbano stwierdzenia, którego należało dokonać zgodnie z art. 42 CIM. W razie szkody niejawnej odbiorca powinien udowodnić, że zażądał jej stwierdzenia zgodnie z art. 42 CIM w terminie, oraz że powstała ona w czasie pomiędzy przyjęciem towaru do przewozu a jego wydaniem. W przypadku, gdy szkoda jest wynikiem działania lub zaniechania popełnionego albo z zamiarem spowodowania szkody, albo lekkomyślnie i ze świadomością prawdopodobieństwa powstania szkody wówczas odbiorca powinien udowodnić te okoliczności. Ogólnie rzecz ujmując odbiorca towaru powinien udowodnić dokonanie przez siebie aktów staranności, które polegają na zgłoszeniu

[379] Zob. D. Ambrożuk (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 371; wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 14 grudnia 2001 r., I ACa 512/01, Lex nr 1681013.

odpowiednich zastrzeżeń w przedmiocie stanu towaru oraz zabezpieczeniu dowodów na fakt szkody.

Przepis art. 31 ust. 1 konwencji montrealskiej powoduje przerzucenie ciężaru dowodu na odbiorcę. Przewoźnik powinien wykazać, że towar został przyjęty bez zastrzeżeń przez osobę uprawnioną do odbioru. W wyniku zastosowania domniemania prawnego za udowodnione przyjmuje się, że towar został dostarczony w dobrym stanie i zgodnie z dokumentem przewozowym. Jest to domniemanie wzruszalne, na co wskazuje użyte w przepisie określenie „z dopuszczeniem przeciwdowodu". Domniemanie to może zostać obalone dowodem przeciwieństwa. Wbrew ogólnej zasadzie rozkładu ciężaru dowodu to odbiorca w celu obalenia domniemania będzie musiał udowodnić przeciwieństwo powyższego twierdzenia, a więc że towar nie został dostarczony w dobrym stanie i zgodnie z dokumentem przewozowym. Z kolei odbiorca dochodząc roszczeń przeciwko przewoźnikowi z tytułu uszkodzenia towaru powinien wykazać, że zgłosił mu zastrzeżenie na piśmie w terminie czternastu dni od dnia odbioru (art. 141 ust. 2 i 3 konwencji montrealskiej). Odbiorca nie musi udowadniać, że zgłosił zastrzeżenia jedynie w przypadku, gdy swoje roszczenie w stosunku do przewoźnika konstruuje w oparciu o dowód oszustwa przewoźnika (art. 141 ust. 4 konwencji montrealskiej). Konwencja warszawska w art. 26 ust. 1–4 zawiera analogiczne regulacje.

Kodeks morski w art. 148 § 1 również zawiera regulację powodującą przerzucenie ciężaru dowodu na odbiorcę, podobnie do art. 30 ust. 1 CMR, art. 31 ust. 1 konwencji montrealskiej i art. 26 ust. 1 konwencji warszawskiej. Przewoźnik dochodząc roszczenia o zapłatę frachtu powinien wykazać, że wykonał przewóz zgodnie z konosamentem, o czym świadczy brak zastrzeżeń. Istnienie domniemania prawnego powoduje, że przyjmuje się za udowodnione twierdzenie, że odbiorca odebrał ładunek zgodnie z treścią konosamentu. Jest to domniemanie wzruszalne, ponieważ nie obowiązuje norma prawna, która zakazywałaby przeprowadzenia przeciwdowodu. Może być ono obalone dowodem przeciwieństwa. Odbiorca dochodząc od przewoźnika roszczenia odszkodowawczego powinien udowodnić, że nie odebrał ładunku zgodnie z treścią konosamentu. Potwierdzenie odbioru towaru (jego ilości i

jakości) przez agenta armatora nie jest czynnością prawną, lecz aktem wiedzy i dlatego armator – bez potrzeby uchylania się od skutków prawnych z powodu błędu – może udowadniać, że było inaczej[380]. Odbiorca powinien wykazać różnicę pomiędzy stanem ładunku opisanym w konosamencie a stanem, który został stwierdzony przy wydaniu. Może obalić domniemanie przez udowodnienie należytego stwierdzenia braków lub uszkodzeń. Odbiorca powinien wykazać, że zawiadomił na piśmie przewoźnika o brakach lub uszkodzeniach najpóźniej w chwili odbioru, a w razie szkód zewnętrznie niedostrzegalnych – najpóźniej w ciągu trzech dni od chwili odbioru danego ładunku. Środkiem obrony przewoźnika, który stosowany jest wyłączenie przez kapitana statku jest protest morski. Ma on na celu zabezpieczenie dowodów wykazujących brak winy przewoźnika[381].

Konwencja o konosamentach w art. 3 ust. 6 zd. 1 także zawiera regulację, która powoduje przerzucenie ciężaru dowodu na odbiorcę. Przewoźnik dochodząc frachtu powinien udowodnić odbiór towaru przez odbiorcę bez zastrzeżeń. Dzięki domniemaniu prawnemu za udowodnione przyjmuje się, że towary zostały wydane przez przewoźnika, tak, jak są one opisane w konosamencie. Domniemanie to jest wzruszalne, ponieważ przepis zawiera określenie „z zastrzeżeniem przeciwdowodu". Może zostać ono obalone za pomocą dowodu przeciwieństwa. Odbiorca powinien udowodnić, że towary nie zostały wydane przez przewoźnika, tak, jak są one opisane w konosamencie[382]. W przypadku szkody jawnej powinien on wykazać, że zawiadomił na piśmie przewoźnika lub jego agenta o stratach lub uszkodzeniach i o ogólnej naturze tych strat i uszkodzeń w chwili odebrania. W przypadku szkody ukrytej odbiorca powinien wykazać, że zastrzeżenie to złożył w terminie 3 dni od wydania towarów (art. 3 ust. 6 zd. 2 konwencji o konosamentach). Odbiorca nie musi udowadniać zgłoszenia zastrzeżeń na piśmie, jeżeli wykaże, że stan towaru w sposób istotny był niezgodny ze stanem, stwierdzonym w chwili przyjęcia.

[380] Tak wyrok Sądu Najwyższego z 16 kwietnia 1968 r., I CR 56/68, OSP 1969, nr 6, poz. 123.
[381] Tak K. Kochanowski (w:) *Kodeks morski…*, art. 148 k.m., nb 3.
[382] Por. orzeczenie Cour de Cassation de France (Sąd Kasacyjny we Francji) z 6 stycznia 2021 r., K 18–22.782, ETL 2022, s. 322.

Podobnie regulacja art. 23 ust. 1 CMNI powoduje przerzucenie ciężaru dowodu na odbiorcę ładunku. Przewoźnik powinien udowodnić, że odbiorca przyjął ładunek bez zastrzeżeń. Wówczas dzięki domniemaniu prawnemu przyjmuje się za wykazane, że ładunek został dostarczony przez przewoźnika w takim stanie i ilości, jak w momencie przekazania mu go do przewozu. Jest to domniemanie wzruszalne, ponieważ nie obowiązuje norma prawna, która zakazywałaby jego obalenia. Odbiorca może obalić to domniemanie za pomocą dowodu przeciwieństwa, wykazując, że ładunek nie został dostarczony przez przewoźnika w takim samym stanie i ilości, jak w momencie przekazania mu go do przewozu.

W przypadku szkody jawnej dotyczącej utraty lub uszkodzenia ładunku odbiorca powinien wykazać, że dokonał on zastrzeżenia na piśmie, poprzez określenie ogólnego charakteru szkody, w momencie dostarczenia ładunku. Udowodnienie złożenia zastrzeżenia nie będzie konieczne, jeżeli odbiorca i przewoźnik sprawdzili wspólnie stan ładunku. Wówczas odbiorca powinien przestawić dowód na fakt wspólnego sprawdzenia stanu ładunku, np. w postaci protokołu. W razie szkody niejawnej dotyczącej utraty lub uszkodzenia ładunku, odbiorca powinien udowodnić, że dokonał zastrzeżenia na piśmie, wykazującego ogólny charakter szkody w terminie 7 dni od dostarczenia ładunku, oraz związek czasowy z przewozem. We wszystkich powyższych przypadkach domniemanie prawne dostarczenia ładunku przez przewoźnika w takim samym stanie i ilości, jak w momencie przekazania mu go do przewozu nie powstanie.

3.6. Wnioski końcowe

Ze stanem przesyłki wydawanej odbiorcy w poszczególnych przepisach polskiego i międzynarodowego prawa przewozowego związane jest unormowanie dwojakiego rodzaju. Niektóre przepisy zawierają regulację, zgodnie z którą w sytuacji, gdy odbiorca nie zgłosi zastrzeżeń co do stanu wydawanej przesyłki, roszczenie odszkodowawcze związane z jej substancją wygasa (art. 791 § 1 k.c., art. 76 pr. przew., art. 47 § 1 CIM), w innych z kolei problem rozwiązywany jest jedynie na poziomie dochodzenia roszczeń i regulacja w takim przypadku zawiera albo ułatwienie dowodowe w postaci domniemania prawnego materialnego

(art. 30 ust. 1 CMR, art. 31 ust. 1 konwencji montrealskiej, art. 26 ust. 1 konwencji warszawskiej, art. 148 § 1 k.m., art. 3 ust. 6 zd. 1 konwencji o konosamentach, art. 23 ust. 1 CMNI) albo ograniczenie dowodowe w tym zakresie (art. 30 ust. 2 CMR) albo ograniczenie dochodzenia roszczeń (art. 31 ust. 4 konwencji montrealskiej, art. 26 ust. 4 konwencji warszawskiej).

Konstrukcje te ustanowiono na korzyść przewoźnika, ponieważ chronią one jego interes związany z wykazaniem należytego stanu przesyłki wydawanej odbiorcy poprzez przerzucenie ciężaru dowodu faktu przeciwnego na odbiorcę w przypadku domniemania prawnego albo utrudniają lub uniemożliwiają odbiorcy dochodzenie przeciwko niemu roszczeń odszkodowawczych z tym związanych. W związku z tym przepisy te wymuszają na odbiorcy dochowanie należytej staranności przy odbiorze przesyłki[383]. Jego aktywność powinna sprowadzać się do czynności zachowawczych, w szczególności zgłoszenia zastrzeżeń w przewidzianej przepisami formie i terminie w celu zapobieżenia powstaniu domniemania prawnego należytego stanu przesyłki w momencie jej odbioru lub zachowania roszczenia odszkodowawczego do przewoźnika z tytułu szkody w substancji przesyłki. Brak zastrzeżenia powoduje bowiem skutek na poziomie możliwości dochodzenia roszczeń, w sferze dowodowej lub skutek materialny w postaci wygaśnięcia roszczenia.

Co do zasady odbiór towaru bez zastrzeżeń powoduje powstanie domniemania prawnego wzruszalnego należytego stanu przesyłki, brak możliwości dochodzenia roszczeń lub wygaśnięcie roszczeń wobec przewoźnika już w momencie odbioru towaru. Domniemanie należytego stanu przesyłki w momencie odbioru w przypadku powstania domniemania prawnego odbiorca może obalić za pomocą dowodu przeciwieństwa przy użyciu wszelkich prawnie dopuszczalnych środków dowodowych. Odbiorca powinien udowodnić, że w momencie odbioru przesyłka nie znajdowała się należytym stanie. Fakt ten może być wykazany za pomocą np. wspólnie sporządzonego protokołu szkodowego, nagranego filmu, dowodu ze zdjęć, opinii biegłego sądowego, opinii biegłego rzeczoznawcy, zeznań świadków, itp.

[383] Zob. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 76. pr. przew., nb 2.

Unormowanie przewidujące brak możliwości dochodzenia roszczeń (art. 31 ust. 4 konwencji montrealskiej, art. 26 ust. 4 konwencji warszawskiej) oraz wygaśnięcie roszczeń (art. 791 § 1 k.c., art. 76 pr. przew., art. 47 § 1 CIM) nadmiernie faworyzuje przewoźników. Prowadzi ono do zniesienia ich odpowiedzialności za spowodowaną szkodę w substancji przesyłki. Podyktowane jest jedynie ich interesem związanym z potrzebą uzyskania wiedzy o konsekwencjach szkody i zebrania odpowiednich dowodów w krótkim czasie od przewozu w celu zajęcia stanowiska. Interes ten nie jest jednak zbyt ważki w porównaniu do interesu osoby uprawnionej do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych, jako że w związku z tak restrykcyjną regulacją szkody odbiorcy z przyczyn czysto formalnych często nie są wyrównywane[384]. Taka formalistyczna regulacja powoduje, że odbiorca nie może dochodzić roszczeń związanych z przewozem pomimo tego, że np. dysponuje dowodami, z których wynika, iż do szkody doszło podczas przewozu. Rozwiązanie to nie można uznać za sprawiedliwe[385].

W kontekście przyszłej polskiej ogólnej regulacji umowy przewozu w Kodeksie cywilnym *de lege ferenda* należy wskazać, że art. 791 k.c. wymaga zmian. Mając na uwadze wprowadzenie regulacji wzmacniającej ochronę odbiorcy zasadnym jest tu postulat dotyczący rezygnacji w prawie polskim z tak restrykcyjnego skutku przyjęcia przesyłki bez zastrzeżeń w postaci wygaśnięcia wszelkich roszczeń przeciwko przewoźnikowi wynikających z umowy przewozu, na rzecz unormowania na poziomie dowodowym na wzór art. 30 CMR i art. 23 CMNI. Regulacja taka powinna wprowadzać wzruszalne domniemanie prawne materialne otrzymania przesyłki w stanie opisanym w liście przewozowym lub innym dokumencie przewozowym, którego podstawą byłoby przyjęcie przesyłki przez uprawnionego bez zastrzeżeń. Artykuł 791 k.c. mógłby składać się z jednego przepisu, który miałby np. następujące brzmienie: „*Jeżeli odbiorca przyjął przesyłkę bez zastrzeżeń zgłoszonych w chwili dostawy w przypadku widocznych uszkodzeń lub braków albo w ciągu siedmiu dni od daty dostawy w przypadku niewidocznych uszkodzeń lub braków, domniemywa się, że została ona*

[384] Zob. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 394–395.
[385] Por. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 392.

dostarczona przez przewoźnika w takim samym stanie i ilości, jak w momencie przekazania mu jej do przewozu".

Rozdział 4. Ułatwienia dowodowe dotyczące związku przyczynowego pomiędzy okolicznościami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika a szkodą

4.1. Uwagi wprowadzające

Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika w polskim i międzynarodowym prawie przewozowym oparta jest na różnych zasadach, choć podstawowy problemem dotyczący dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z tytułu szkód w substancji przesyłki w poszczególnych gałęziach transportu jest taki sam – kto i jak ma udowodnić co znajdowało się w przesyłce, ile jej było i w jakim stanie?[386]. Istotną rolę odgrywa tu zatem uregulowanie odpowiedzialności za stan przesyłki: jej utratę, ubytek i uszkodzenie (poszczególne akty prawne posługują się różnymi określeniami na postaci szkody w przesyłce)[387]. W Prawie przewozowym i konwencji montrealskiej odpowiedzialność przewoźnika oparta jest na zasadzie ryzyka i jest ona obiektywna, niezależna od winy oraz oceny działań z punktu widzenia należytej staranności[388]. Na gruncie Kodeksu cywilnego, CMR, CIM, konwencji warszawskiej, konwencji o konosamentach, Kodeksu morskiego oraz CMNI można uznać, że przewoźnik odpowiada na zasadzie winy domniemanej[389], choć istnieje w tym zakresie różnica poglądów[390].

---

[386] Por. R. De Wit, *Carrier liability and documentation in multimodal transport*, Brussels 1993, s. 731.

[387] Stosowane w Prawie przewozowym określenie ubytek w CMR i CIM odnosi się do zaginięcia częściowego. Por. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie*…, s. 210.

[388] Zob. M. Pilich, *Siła wyższa jako przesłanka nieodpowiedzialności przewoźnika za przesyłkę*, Państwo i Prawo 2008, s. 88–89; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 302.

[389] Por. J. Basedow, *Der Transportvertrag*, Tübingen 1987, s. 399; J. G. Helm, *Haftung für Schäden…*, s. 35 i n.; R. Alff, *Fracht, Lager– und Speditionsrecht*, Neuwied 1986, s. 249; K. Heuer, *Die Haftung des Frachtführers…*, s. 49; J. Ramberg, *The Law of Carriage of Goods Attemps at Harmonization*, ETL 1974, s. 14; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 372.

[390] Za obiektywnym charakterem odpowiedzialności przewoźnika w konwencji CMR opowiadają się: R. Loewe, *Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR),* ETL 1976, s. 360; G. Precht, K. Endrigkeit, *CMR – Handbuch über den Beförderungsvertrag im international en Strassengüterverkehr*, Hamburg 1972, s. 82; Ch. Aisslinger, *Die Haftung des Strassenfrachtführers und die*

Przemawia za tym m.in. zawarta w niektórych regulacjach konstrukcja przesłanek zwalniających przewoźnika od odpowiedzialności (art. 17 ust. 2 CMR, art. 23 § 2 CIM i art. 16 ust. 1 CMNI) obejmujących także okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i następstwom których nie mógł zapobiec[391]. Jednak i te unormowania przewidują podwyższony standard staranności. Odpowiedzialność ta oparta jest zatem na zasadach surowszych w stosunku do ogólnych reguł odpowiedzialności[392]. Uzasadnieniem takiego reżimu odpowiedzialności jest w szczególności działalność przewoźnika jako profesjonalisty oraz fakt, że osoba uprawniona do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych nie ma wglądu w proces translokacji przesyłki[393].

We wszystkich powyższych aktach prawnych, zgodnie z ogólną zasadą odpowiedzialności przewoźnika, przesłankami jego odpowiedzialności za stan przesyłki jest szkoda w postaci utraty (zaginięcia), ubytku (częściowego zaginięcia) lub uszkodzenia przesyłki oraz związek czasowy z przewozem, a więc fakt powstania szkody w czasie, gdy znajdowała się ona w pieczy przewoźnika (pomiędzy przyjęciem towaru do przewozu a jego wydaniem odbiorcy). W Prawie przewozowym dodatkową przesłanką odpowiedzialności przewoźnika są akty staranności nadawcy albo odbiorcy – czynności zachowawcze, o których mowa w art. 74 i 76 pr. przew.

Przewoźnik ponosi odpowiedzialność z tytułu szkody w substancji przesyłki powstałe w czasie przewozu. Odpowiedzialność przewoźnika dotyczy zatem szkód wyrządzonych w ściśle określonym czasie – od momentu przyjęcia przesyłki do przewozu do wydania jej odbiorcy. Okres ten co do zasady nie obejmuje załadunku i wyładunku towarów – czynności ładunkowych. Należą one do nadawcy lub odbiorcy, chyba że co innego wynika z umowy lub okoliczności

---

Frachtführerhaftpflichtversicherung, Zürich 1975, s. 62 i n.; H. Glöckner, *Leitfaden zür CMR*, Berlin 1983, s. 140; M. Stec, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika za szkody w przesyłce. Geneza, charakter prawny, granice. Studium prawnoporównawcze,* Kraków 1993, s. 122 i n.; M. Sośniak, *Prawo przewozu lądowego*, Warszawa 1974, s. 141, H. Piekarczyk, *Odpowiedzialność przewoźnika za szkody w lądowym transporcie towarów*, Warszawa 1977, s. 40.

[391] Por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 7 października 2002 r., I ACa 1188/02, Wokanda 2003, nr 12, poz. 42 oraz wyrok Sądu Najwyższego z 26 listopada 2019 r., IV CSK 415/18, Lex nr 2978456.

[392] Zob. D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Międzynarodowe konwencje…*, s. 99–100.

[393] K. Wesołowski, *Odpowiedzialność przewoźnika za szkody przy przewozie przesyłek w świetle ustawy Prawo przewozowe*, Zielona Góra 1995, s. 42–44.

danego przewozu. Jest to uzasadnione tym, że to nadawca lub odbiorca dysponują zwykle specjalistycznym sprzętem, odpowiednim do wykonania czynności ładunkowych, dostosowanym do specyfiki danego towaru. Ponadto załadowca działający w imieniu nadawcy będący jednocześnie często producentem towaru najlepiej zna jego właściwości. Przyjęcie przesyłki do przewozu przez przewoźnika następuje zatem po wykonaniu załadunku przez nadawcę a jej wydanie w chwili rozpoczęcia przez odbiorcę czynności wyładunkowych[394].

Osoba uprawniona dochodząc roszczeń odszkodowawczych z tytułu szkody w substancji przesyłki powinna wykazać szkodę oraz związek czasowy z przewozem, tj., że szkoda powstała w czasie przewozu. Co do zasady nie musi udowadniać konkretnej przyczyny szkody oraz związku przyczynowego między tą przyczyną a szkodą[395]. Szkodą jest sama utrata, ubytek lub uszkodzenie towaru, bez potrzeby jej odnoszenia do majątku danego podmiotu[396]. Jeżeli osoba uprawniona wykaże, że szkoda zaistniała w czasie przewozu, to przyjmuje się, że przewoźnik ponosi za nią odpowiedzialność i na nim spoczywa ciężar dowodu wykazania, że jest inaczej (domniemanie odpowiedzialności przewoźnika). Można zatem wskazać, że istnieje domniemanie prawne, iż szkoda w substancji towaru powstała wskutek okoliczności, za które przewoźnik ponosi odpowiedzialność[397]. Nie zostało ono *expressis verbis* sformułowane w przepisach. Domniemanie to wynika z całokształtu regulacji art. 65 ust. 2 pr. przew., art. 18 ust. 1 CMR, art. 25 § 1 CIM oraz art. 16 ust. 1 CMNI. Z przepisów tych wynika więc korzystny dla osoby uprawnionej do odszkodowania rozkład ciężaru dowodu[398], o czym w dalszej części pracy.

---

[394] Zob. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu*…, s. 403.
[395] *Ibidem*, s. 410.
[396] Tak D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Międzynarodowe konwencje…*, s. 97–98.
[397] Por. I. Iorga, M. Costache, *The analysis of the causes of exemption from liability of the danube carrier, in the international regime*, Acta Universitatis Danubius Juridica 2015, s. 67; T.D. Rhidan, *The Carriage of Goods by Sea Under the Rotterdam Rules*, New York 2014, s. 143, 208 i 259; R. De Wit, *Multimodal Transport…,* s. 364 i n.; A. von Ziegler, *Compensation for damage: The rotterdam rules appraised*, European Journal of Commercial Contract Law 2010, s. 52; R. De Wit, *Carrier liability and documentation…,* s. 600; R. Rodière (ed.), *International Encyclopedia of Comparative Law: Vol. 12, Law of transport*, *Chapter 2 Carriage by Rail*, Mohr 1972, s. 67; Cour d'appel de Metz z 31 stycznia 2013 r., Bulletin des Transports et de la Logistique 2013, s. 144, IDIT nr 23948; Paris Court of Appeal z 19 listopada 2009 r., Bulletin des Transports et de la Logistique 2009, s. 743, IDIT nr 24790.
[398] Por. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 279.

Ogólna zasada odpowiedzialności przewoźnika za nienależyte wykonanie umowy przewozu towarów uregulowana została w art. 65 ust. 1 pr. przew., art. 17 ust. 1 CMR, art. 23 § 1 CIM oraz art. 16 ust. 1 CMNI. Zwolnienie przewoźnika od odpowiedzialności za szkodę może nastąpić z przyczyn ogólnych przewidzianych w art. 65 ust. 2 pr. przew., art. 17 ust. 2 CMR, art. 23 § 2 CIM i art. 16 ust. 1 CMNI, mających zastosowanie do szkód w substancji przesyłki albo z przyczyn szczególnych określonych w art. 65 ust. 3 pr. przew., art. 17 ust. 4 CMR, art. 23 § 3 CIM oraz art. 18 ust. 1 CMNI (tzw. szczególne lub uprzywilejowane przyczyny zwalniające). W regulacji CMNI przyczyny zwalniające ogólne nie zostały ujęte w odrębnej jednostce redakcyjnej.

Zaostrzone zasady odpowiedzialności przewoźnika równoważone są przez ułatwienia dowodowe w postaci domniemań prawnych istnienia związku przyczynowego pomiędzy okolicznościami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika a szkodą (szczególne okoliczności zwalniające). Ułatwienia te uregulowane są w niektórych systemach prawa wewnętrznego, w tym w prawie polskim (art. 65 ust. 4 pr. przew.) oraz konwencjach międzynarodowych dotyczących transportu samochodowego (art. 18 ust. 2 CMR), kolejowego (art. 25 § 2 CIM) i żeglugi śródlądowej (art. 18 ust. 2 CMNI). W aktach tych uregulowano katalogi szczególnych okoliczności zwalniających przewoźnika od odpowiedzialności (art. 65 ust. 3 pr. przew., art. 17 ust. 4 CMR, art. 23 § 3 CIM, art. 18 ust. 1 CMNI). Odnoszą się one do typowych przyczyn szkód i w zasadzie mieszczą się w zakresie okoliczności zwalniających ogólnych[399]. Regulacji takiej brak w Kodeksie cywilnym oraz w przepisach normujących transport lotniczy i morski – konwencji montrealskiej i warszawskiej oraz konwencji o konosamentach.

Porównanie przyczyn zwalniających ogólnych w poszczególnych przepisach wskazuje, że analogiczne regulacje w stosunku do art. 65 ust. 2 pr. przew., tj. art. 17 ust. 2 CMR i art. 23 § 2 CIM odnoszą się tylko do wad przesyłki, a nie obejmują jej naturalnych właściwości. Przepisy art. 17 ust. 2 CMR i art. 23 § 2 CIM zawierają regulację dotyczącą wady własnej towaru, a art.

[399] Zob. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu*…, s. 414 i n.

23 § 2 CIM dodatkowo wymienia w tym zakresie wewnętrzne zepsucie, ubytek, itp. Podobnie pojęcie „siła wyższa" zawarte w art. 65 ust. 2 pr. przew. zastąpiono w art. 17 ust. 2 CMR i art. 23 § 2 CIM zwrotami o charakterze opisowym w postaci okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom/skutkom nie mógł zapobiec[400].

Przyczyny zwalniające szczególne odnoszą się tylko do szkód w przesyłce. Nie mają zastosowania do szkód poza jej substancją, będących konsekwencją opóźnienia[401]. Na gruncie polskiego i międzynarodowego prawa przewozowego przewoźnik może być zwolniony z odpowiedzialności za szkodę w substancji towaru jedynie na podstawie przyczyn, o których mowa w art. 65 ust. 2 pr. przew., art. 17 ust. 2 CMR, art. 23 § 2 CIM i art. 16 ust. 1 CMNI oraz art. 65 ust. 3 pr. przew., art. 17 ust. 4 CMR, art. 23 § 3 CIM i art. 18 ust. 1 CMNI. Uwagi zawarte w niniejszym rozdziale odnosić się będą do przepisów zawartych w ww. aktach prawych.

A zatem przewoźnik może uwolnić się od odpowiedzialności powołując się na ogólne lub szczególne przyczyny zwalniające go do odpowiedzialności należące do dwóch grup[402]. W przypadku okoliczności zwalniających ogólnych wymagane jest udowodnienie istnienia związku przyczynowego pomiędzy powstałą w czasie transportu szkodą w przesyłce, a w przypadku okoliczności zwalniających szczególnych wystarczy uprawdopodobnienie tego związku. Różny jest zatem wymóg co do stopnia przekonywalności w odniesieniu do istnienia związku przyczynowego, a określoną przyczyną zwalniającą. W sytuacji, gdy przewoźnik wykaże możliwość powstania szkody na skutek jednej z okoliczności szczególnych, powstanie domniemanie prawne, że szkoda rzeczywiście z niej powstała[403].

Aby uwolnić się od odpowiedzialności przewoźnik powinien więc udowodnić jedną z przyczyn zwalniających ogólnych lub szczególnych oraz odpowiednio udowodnić albo uprawdopodobnić związek pomiędzy tą

[400] K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 319 i 321.
[401] *Ibidem*, s. 312–313; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 407.
[402] Zob. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 480.
[403] Tak D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Międzynarodowe konwencje…*, s. 101–102.

okolicznością a szkodą[404]. Udowodnienie przez przewoźnika, że utrata, ubytek lub uszkodzenie mogły powstać z przyczyny stanowiącej przesłankę zwalniającą szczególną tworzy domniemanie prawne, że szkoda z niej wynikła. Przewoźnik musi udowodnić przesłankę zwalniającą szczególną oraz jedynie uprawdopodobnić związek przyczynowy pomiędzy tą przesłanka a szkodą. Uprawdopodobnienie związku przyczynowego powinno jednak nastąpić w okolicznościach danego wypadku, a nie w sposób teoretyczny[405]. A więc, aby uwolnić się od odpowiedzialności przewoźnik powinien wykazać, że w danych okolicznościach szkoda jest prawdopodobnym skutkiem udowodnionej przez niego przyczyny zwalniającej szczególnej[406].

Przewoźnik, aby uwolnić się od odpowiedzialności na podstawie przyczyny uprzywilejowanej, powinien wykazać możliwość powstania szkody wskutek tej przyczyny. Aby zaistniało domniemanie prawne z art. 65 ust. 4 pr. przew., art. 18 ust. 2 CMR, art. 25 § 2 CIM i art. 18 ust. 2 CMNI powinien on wykazać realną, a nie teoretyczną możliwość powstania szkody wskutek wskazanej przyczyny zwalniającej szczególnej. Wynika to z odwołania się w powyższych przepisach do „okoliczności danego wypadku", „okoliczności faktycznych" lub „okoliczności sprawy". Konieczne jest tu więc ustalenie możliwości powstania szkody nie w sposób abstrakcyjny, a w odniesieniu do konkretnej sytuacji. Wykazanie jedynie teoretycznej możliwości powstania szkody wskutek jednej z przyczyn wymienionych w art. 65 ust. 3 pr. przew., art. 17 ust. 4 CMR, art. 23 § 3 CIM i art. 18 ust. 1 CMNI nie powoduje powstania domniemania[407]. W tym celu przewoźnik powinien udowodnić, a w przypadku przyczyn zwalniających uprzywilejowanych uprawdopodobnić, że szkoda

[404] K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 279.
[405] T. Szanciło, *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika przy przewozie drogowym przesyłek towarowych*. Warszawa 2013, s. 243–246; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 314.
[406] Tak K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 412.
[407] Por. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 280–281; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 411; M.A. Clarke, *International carriage…*, s. 250–253; wyrok Bundesgerichtshof z 15 czerwca 2000 r., ETL 2000, s. 785.

powstała na skutek okoliczności zwalniających[408]. Polskie i międzynarodowe prawo przewozowe wprowadza zatem, w odniesieniu do uprzywilejowanych przyczyn zwalniających znaczne ułatwienia dowodowe. W przeciwnym razie sytuacja dowodowa przewoźnika byłaby bardzo trudna. W wielu przypadkach bowiem szkody transportowe są ujawniane w innym czasie, miejscu i okolicznościach, w porównaniu do tych, które istniały w chwili ich powstania[409].

Jak z powyższego wynika domniemanie to nie zwalnia przewoźnika z udowodnienia przyczyny szczególnej, na którą się powołuje. Aby zaistniało przedmiotowe domniemanie przewoźnik musi skutecznie powołać się na przesłankę egzoneracyjną – udowodnić ją oraz uprawdopodobnić związek przyczynowy pomiędzy nią a szkodą. Udowodnienie wystąpienia jednej z przesłanek zwalniających uprzywilejowanych oraz wykazanie prawdopodobieństwa powstania szkody na skutek tej przyczyny konieczne jest do uwolnienia się przewoźnika od odpowiedzialności na podstawie przyczyny szczególnej[410]. W tym przypadku aktywność dowodowa przewoźnika jest ograniczona do uprawdopodobnienia związku przyczynowego pomiędzy przyczyną szczególną a szkodą poprzez wykazanie możliwości wystąpienia szkody wskutek przyczyny szczególnej, nie musi on udowadniać tego związku przyczynowego[411].

Różnica między udowodnieniem a uprawdopodobnieniem danego faktu polega na tym, że udowodnienie „czyni istnienie pewnego faktu pewnym, uprawdopodobnienie – tylko prawdopodobnym"[412]. Celem udowodnienia jest przekonanie organu orzekającego o prawidłowości danego twierdzenia. Udowodnienie oznacza przekonanie sądu, że dany fakt zaistniał. Z kolei celem

---

[408] Zob. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 218.
[409] Por. M.A. Clarke, *International carriage…*, s. 250; R. Loewe, *Commentary on the Convention…*, s. 369; wyrok Cour de Appeal de Bruxelles z 12 marca 1969 r., ETL 1969, s. 931; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 307 i 309; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 410.
[410] Zob. K. Wesołowski, *Domniemania…*, s. 151.
[411] J. Libouton, *Liability of the CMR Carrier in Belgian Case Law (Arts 17, 18, 19, 20)* (w:) *International Carriage of Goods by Road (CMR)*, J. Theunis (red.), London, New York, Hamburg, Hong Kong 1987, s. 92; M.A. Clarke, *International carriage…*, s. 249.
[412] Zob. E. Iserzon (w:) E. Iserzon, J. Starościak, *Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz, teksty, wzory i formularze*, Warszawa 1970, s. 135.

uprawdopodobnienia jest obudzenie w organie orzekającym ufności, że dane twierdzenie jest prawdziwe. Uprawdopodobnienie jest zatem czynnością procesową, która stwarza w świadomości organu pewien stopień przekonania o prawdopodobieństwie danego faktu[413]. Ponadto uprawdopodobnienie nie oznacza jedynie zaprzeczenia niepodobieństwa. Odnosi się ono do przeprowadzenia dowodów, które skutkują wykazaniem wysokiego stopnia prawdopodobieństwa określonej okoliczności. Na tym polega także różnica pomiędzy uprawdopodobnieniem a zwykłymi twierdzeniami[414].

Regulacja w przedmiocie ułatwień dowodowych dotyczących związku przyczynowego pomiędzy okolicznościami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika a szkodą jest korzystna dla przewoźnika – skutkuje jego uprzywilejowaniem. Unormowanie to poprawia jego sytuację w istotnym stopniu w stosunku do osoby uprawnionej do dochodzenia odszkodowania[415]. Ułatwienia dowodowe dotyczące związku przyczynowego pomiędzy tzw. szczególnymi przyczynami zwalniającymi od odpowiedzialności a szkodą są określone w przepisach je regulujących jako domniemania prawne. Nie we wszystkich jednak przypadkach są właściwie rozumiane i stosowane, a ponadto budzą wątpliwości nie tylko w praktyce, ale także doktrynie prawa przewozowego[416].

4.2. Istota ułatwień dowodowych dot. istnienia związku przyczynowego pomiędzy okolicznościami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika a szkodą

Przepisy polskiego i międzynarodowego prawa przewozowego przewidują rozłożenie ryzyka przewozowego na obie strony umowy przewozu. Służy temu m.in. szeroko rozbudowany system okoliczności zwalniających oraz ułatwień

[413] Por. E. Iserzon (w:) E. Iserzon, J. Starościak, *Kodeks postępowania administracyjnego…*, s. 135; A. Wróbel (w:) M. Jaśkowska, M. Wilbrandt–Gotowicz, A. Wróbel, *Komentarz aktualizowany do Kodeksu postępowania administracyjnego,* Warszawa 2023, Lex, art. 58 k.p.a., nb 8.
[414] Por. M. Cieślak, *Zagadnienia domniemań w procesie karnym*, Sprawozdanie z prac naukowych Wydziału Nauk Społecznych PAN 1958, s. 65; I. Andrych–Brzezińska, *Ciężar dowodu…*, s. 129.
[415] D. Dąbrowski, *Wybrane zagadnienia odpowiedzialności operatora pocztowego za niewykonanie lub nienależyte wykonanie krajowej usługi pocztowej polegającej na przewozie przesyłek na tle odpowiedzialności przewoźnika*, Studia Iuridica Toruniensia 2020, s. 113.
[416] Zob. K. Wesołowski, *Domniemania…*, s. 148.

dowodowych[417]. Jednocześnie przepisy te regulują zasady wykazywania przesłanek odpowiedzialności odszkodowawczej – ciężar dowodu, w sposób odmienny od ogólnych zasad odpowiedzialności kontraktowej[418]. Zgodnie z ogólną regułą dowodzenia zawartą w art. 6 k.c., ciężar udowodnienia przesłanek odpowiedzialności przewoźnika spoczywałby na osobie uprawnionej do odszkodowania, tj. nadawcy lub odbiorcy przesyłki. Przepisy polskiego i międzynarodowego prawa przewozowego zawierają jednak w tym zakresie pewne modyfikacje, wprowadzając korzystne dla osoby uprawnionej ułatwienia dowodowe. To przewoźnik, chcąc uwolnić się od odpowiedzialności, powinien wykazać istnienie jednej z przyczyn zwalniających go od odpowiedzialności oraz związek przyczynowy między tą okolicznością a szkodą. W innym przypadku sytuacja dowodowa także i osoby uprawnionej byłaby bardzo trudna. Jest to związane z tym, że stroną umowy przewozu jest nadawca i przewoźnik, a umowa ta zawierana jest na rzecz osoby trzeciej – odbiorcy, który nie zna stanu przesyłki przyjmowanej przez przewoźnika do przewozu. Jego pierwszy kontakt z przesyłką następuje po wykonanym przewozie, z momentem jej odbioru od przewoźnika. W przypadku braku odbioru przesyłki na skutek wystąpienia szkody w jej substancji, nadawca jako osoba uprawniona do odszkodowania nie ma możliwości ustalenia szkody bezpośrednio po jej zaistnieniu[419]. Wynika to ze specyfiki procesu transportowego, w którym osoby uprawnione do odszkodowania, tj. nadawca lub odbiorca z reguły nie uczestniczą w procesie przemieszczania przesyłki, w związku z czym nie wiedzą w jakich okolicznościach doszło do szkody, a okoliczności te odtwarzane są *post factum*. Przewoźnik również nie zawsze ma możliwość dokonania czynności sprawdzających[420].

W przepisach polskiego i międzynarodowego prawa przewozowego zakres odpowiedzialności przewoźnika za szkodę wyznaczony jest granicami przyczyn

[417] Por. W. Górski, K. Wesołowski, Glosa do wyroku Sądu Apelacyjnego z dnia 31 maja 1996 r., I ACr 138/96, OSP 1997, s. 209.
[418] Zob. K. Wesołowski, *Domniemania…*, s. 147; wyrok Sądu Najwyższego z 20 października 2016 r., II CSK 746/15, Lex nr 2159093.
[419] Por. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 307 i 309; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 410.
[420] K. Wesołowski, *Domniemania…*, s. 147.

zwalniających go od tej odpowiedzialności. Jak już wspomniano, co do zasady w przepisach tych występują dwie grupy przyczyn zwalniających – ogólne i szczególne. Konstrukcja ta została zaczerpnięta z konwencji międzynarodowej dotyczącej transportu kolejowego – CIM. Konsekwencją tego podziału są odmienne wymogi dowodowe, które spoczywają na przewoźniku, chcącym uwolnić się od odpowiedzialności na podstawie przyczyn należących do tych grup. Chcąc uwolnić się od odpowiedzialności przewoźnik powinien udowodnić lub uprawdopodobnić, w zależności od rodzaju powołanej przyczyny zwalniającej związek przyczynowo skutkowy między tą przyczyną a szkodą. Można stwierdzić, że przepisy te odnoszą się do kwestii przekonywalności środków dowodowych. W niektórych przypadkach wymagają pełnego dowodu – udowodnienia, a w innych jedynie prawdopodobieństwa – uprawdopodobnienia przedmiotu dowodu. Istotą ułatwień dowodowych dotyczących istnienia związku przyczynowego pomiędzy szczególnymi okolicznościami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika a szkodą jest złagodzenie stopnia przekonywalności do uprawdopodobnienia relacji przyczynowo skutkowej pomiędzy tymi okolicznościami a szkodą. W przypadku, gdy dane zdarzenie mieści się zarówno w zakresie przyczyn zwalniających ogólnych jaki i szczególnych, wybór podstawy zwolnienia z odpowiedzialności z konsekwencjami dowodowymi stąd wynikającymi należy do przewoźnika. Wybór okoliczności uprzywilejowanej zapewnia jednak przewoźnikowi lepszą sytuację dowodową[421].

Wskazana kwestia w orzecznictwie sądów powszechnych nie jest właściwie rozumiana. W orzecznictwie tym został bowiem wyrażony pogląd, zgodnie z którym stosownie do zasad dowodzenia ustanowionych w art. 18 CMR, przewoźnik ma obowiązek uprawdopodobnić, że zachodzi jedna z przyczyn egzoneracyjnych wymienionych w art. 17 ust. 4 CMR. Natomiast uprawdopodobnienie nie jest wystarczające w wypadku powoływania się przewoźnika na wyłączenie jego odpowiedzialności, o którym mowa w art. 17 ust. 2 CMR. Przyczyny egzoneracyjne wymienione w tym przepisie przewoźnik

[421] Por. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 407, 409 i 415.

obowiązany jest udowodnić[422]. Pogląd ten jest nieprawidłowy, ponieważ zarówno w przypadku art. 17 ust. 2 CMR, jak i art. 17 ust. 4 CMR przewoźnik powinien udowodnić przyczynę egzoneracyjną. W przepisie art. 18 ust. 2 CMR uregulowane jest domniemanie związku przyczynowego między zdarzeniem określonym w art. 17 ust. 4 CMR, a szkodą polegającą na zaginięciu lub uszkodzeniu towaru, a nie samego zdarzenia sprawczego. Podstawę tego domniemania stanowi wykazanie przez przewoźnika możliwości (prawdopodobieństwa) istnienia takiego związku, przy czym należy uwzględnić warunki danego przewozu. Przepis art. 17 ust. 4 CMR nie zawiera domniemania zdarzenia będącego przyczyną szkody. Zgodnie z ogólnymi zasadami rozkładu ciężaru dowodu powinno być ono udowodnione[423].

W konwencji CMR oraz w przepisach CIM ułatwienia dowodowe określane jako domniemania dotyczące istnienia związku przyczynowego pomiędzy szczególnymi okolicznościami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika a szkodą uregulowane zostały wprost jako wzruszalne. W Prawie przewozowym i CMNI nie zostały one uregulowane wprost jako wzruszalne, ale nie ma przepisu, który ograniczałby lub zakazywał przeprowadzenie przeciwdowodu[424]. Zgodnie z art. 234 k.c. domniemania ustanowione przez prawo (domniemania prawne) mogą być obalone, ilekroć ustawa tego nie wyłącza. W literaturze przedmiotu przyjmuje się, że są to domniemanie prawne, które mają charakter wzruszalny[425]. Mogą więc one zostać obalone przez stronę przeciwną[426].

Analizowane przepisy w praktyce stanowią bardzo istotne złagodzenie odpowiedzialności przewoźnika, gdyż na ich gruncie przewoźnik nie musi udowadniać, że szkoda powstała wskutek okoliczności wskazanych w przepisie, np. w wyniku nieprawidłowego rozmieszczenia towaru. Wystarczające jest

[422] Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z 22 listopada 2017 r., I ACa 535/17, Lex nr 2472497; wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 7 listopada 1995 r., I ACr 606/95, OSA 1997, nr 7–8, poz. 45 z glosą K. Wesołowskiego.
[423] K. Wesołowski, *Odpowiedzialność przewoźnika…*, s. 172; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 412.
[424] Por. I. Andrych–Brzezińska, *Ciężar dowodu…*, s. 265 i n.
[425] T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 65 pr. przew., nb 15.
[426] Por. wyrok Sądu Okręgowego w Lublinie z 15 kwietnia 2016 r., IX Ga 525/15, Lex nr 2539062.

uprawdopodobnienie przez niego, że w danych okolicznościach szkoda mogła powstać z tej przyczyny. Powstaje wówczas domniemanie, że nieprawidłowe rozmieszczenie towaru spowodowało szkodę. Na osobie uprawnionej, tj. nadawcy lub odbiorcy ciąży wówczas obowiązek wykazania, że szkoda nie powstała z tej przyczyny lub powstała z innej przyczyny, za którą odpowiada przewoźnik[427]. Proces mający na celu pociągnięcie przewoźnika do odpowiedzialności i podjęcie przez niego obrony przypomina zatem grę w tenisa lub ping–pong, jak barwnie określa się w literaturze przedmiotu[428]. Wykazanie przez osobę uprawnioną szkody i związku czasowego z przewozem powoduje powstanie domniemania odpowiedzialności przewoźnika. Na nim spoczywa wówczas ciężar dowodu uwolnienia się od tej odpowiedzialności (dowód istnienia przesłanek egzoneracyjnych zwalniających przewoźnika od odpowiedzialności obciąża przewoźnika[429]). Wykazanie przez przewoźnika przyczyny zwalniającą szczególnej oraz związku przyczynowego spowoduje powstanie domniemania prawnego, że szkoda z niej wynikła. Ciężar dowodu wraca wówczas na osobę uprawnioną, której dowód w praktyce będzie sprowadzał się do wykazania innej przyczyny szkody.

4.3. Warunki stosowania ułatwień dowodowych dot. istnienia związku przyczynowego pomiędzy okolicznościami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika a szkodą

Domniemania prawne dotyczące istnienia związku przyczynowego pomiędzy szczególnymi okolicznościami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika a szkodą zostały uregulowane w następujący sposób. Zgodnie z przepisem art. 65 ust. 4 pr. przew., jeżeli przewoźnik na podstawie okoliczności danego wypadku wykaże, że utrata, ubytek lub uszkodzenie mogły powstać wskutek co najmniej jednej z przyczyn określonych w ust. 3, domniemywa się, że szkoda z nich wynikła. Przepis art. 18 ust. 2 CMR stanowi, że jeżeli przewoźnik ustali, że ze względu na okoliczności faktyczne, zaginięcie lub uszkodzenie mogło wynikać z jednej lub kilku przyczyn wymienionych w artykule 17, ustęp 4,

[427] Tak wyrok Sądu Okręgowego w Białymstoku z 11 października 2018 r., VII Ga 328/18, Lex nr 3389202.
[428] Por. R. De Wit, *Multimodal Transport…,* s. 332–333.
[429] Por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z 21 grudnia 2021 r., I AGa 121/21, Lex nr 3345516.

istnieje domniemanie, że ono z nich wynika. Osoba uprawniona może jednak przeprowadzić dowód, że szkoda nie została spowodowana całkowicie lub częściowo jedną z tych przyczyn. Z kolei zgodnie z art. 25 § 2 CIM, jeżeli przewoźnik wykaże, że ze względu na okoliczności danego wypadku, zaginięcie lub uszkodzenie mogło wyniknąć z jednego lub kilku szczególnych niebezpieczeństw, o których mowa w art. 23 § 3 CIM, istnieje domniemanie, że szkoda z nich wynikła. Osoba uprawniona zachowuje jednak prawo do udowodnienia, że szkoda nie została spowodowana całkowicie lub częściowo przez jedno z tych niebezpieczeństw. Natomiast w świetle art. 18 ust. 2 CMNI, jeżeli ze względu na okoliczności sprawy, szkoda mogła być wynikiem jednej lub kilku okoliczności lub ryzyk wymienionych w ust. 1, domniemywa się, że została ona spowodowana przez taką okoliczność lub ryzyko. Nie stosuje się tego domniemania, jeżeli poszkodowany udowodni, że szkoda nie jest wynikiem lub nie wynika wyłącznie z jednej z okoliczności lub ryzyk wymienionych w ust. 1.

Przyczyny zwalniające szczególne, które składają się na podstawę domniemania w poszczególnych aktach prawnych są uregulowane w następujący sposób. Przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności określonej w art. 65 ust. 1 pr. przew., jeżeli utrata, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstały co najmniej z jednej z następujących przyczyn: 1) nadania pod nazwą niezgodną z rzeczywistością, nieścisłą lub niedostateczną rzeczy wyłączonych z przewozu lub przyjmowanych do przewozu na warunkach szczególnych albo niezachowania przez nadawcę tych warunków; 2) braku, niedostateczności lub wadliwości opakowania rzeczy, narażonych w tych warunkach na szkodę wskutek ich naturalnych właściwości; 3) szczególnej podatności rzeczy na szkodę wskutek wad lub naturalnych właściwości; 4) ładowania, rozmieszczenia lub wyładowywania rzeczy przez nadawcę lub odbiorcę; 5) przewozu przesyłek, które zgodnie z przepisami lub umową powinny być dozorowane, jeżeli szkoda wynikła z przyczyn, którym miał zapobiec dozorca (art. 65 ust. 3 pr. przew.).

Uwzględniając postanowienia artykułu 18, ustępy 2 do 5 CMR, przewoźnik jest zwolniony od swej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru powstało ze szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z jednej lub kilku następujących przyczyn: a) użycie pojazdów otwartych i nie

przykrytych opończą, jeżeli to użycie było wyraźnie uzgodnione i zaznaczone w liście przewozowym; b) brak lub wadliwe opakowanie, jeżeli towary, ze względu na swe naturalne właściwości, w razie braku lub wadliwego opakowania, narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie; c) manipulowanie, ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowanie towaru przez nadawcę lub przez odbiorcę albo przez osoby działające na rachunek nadawcy lub odbiorcy; d) naturalne właściwości niektórych towarów, mogące powodować całkowite lub częściowe ich zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, samoistne wewnętrzne zepsucie, wyschnięcie, wyciek, normalny ubytek lub działanie robactwa i gryzoni; e) niedostateczność lub wadliwość cech lub numerów na sztukach przesyłki; f) przewóz żywych zwierząt (art. 17 ust 4 CMR).

Zgodnie z art. 23 § 3 CIM przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie nastąpiło wskutek szczególnego niebezpieczeństwa, wynikającego z jednej lub kilku niżej wymienionych okoliczności: a) przewozu wykonanego w wagonie niekrytym na podstawie Ogólnych warunków przewozu lub na podstawie umowy wskazanej w liście przewozowym; z zastrzeżeniem szkód powstałych w towarach z powodu warunków atmosferycznych, nie uważa się za przewożone w wagonach niekrytych towarów załadowanych w jednostkach transportu intermodalnego i w zamkniętych naczepach przewożonych na wagonach; jeżeli nadawca używa opon wagonowych do przewozu towarów w wagonach niekrytych, przewoźnik ponosi taką samą odpowiedzialność jak przy przewozie w wagonach niekrytych bez opon wagonowych, nawet jeżeli towary te, zgodnie z Ogólnymi warunkami przewozu, nie są przewożone w wagonach niekrytych, b) braku lub wadliwości opakowania, jeżeli towary ze względu na swoje naturalne właściwości narażone są, w razie braku lub wadliwości opakowania, na zaginięcie lub uszkodzenie, c) załadowania towarów przez nadawcę lub wyładowania przez odbiorcę, d) naturalnych właściwości pewnych towarów, narażonych przez to na całkowite lub częściowe zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, wewnętrzne samoistne zepsucie, wyschnięcie, rozsypanie, e) oznaczenia lub ponumerowania sztuk niezgodnego z rzeczywistością, niedokładnego lub niekompletnego, f) przewozu żywych zwierząt, g) przewozu, który na podstawie odpowiednich

postanowień lub umowy zawartej między nadawcą a przewoźnikiem i wskazanej w liście przewozowym powinien być wykonywany pod nadzorem, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie wynikło z niebezpieczeństwa, któremu dozorowanie miało zapobiec.

Regulacja ta w art. 18 ust. 1 CMNI ma następujący kształt. Przewoźnik i przewoźnik faktyczny są zwolnieni z odpowiedzialności, jeśli utrata, uszkodzenie lub opóźnienie są wynikiem którejś z okoliczności lub ryzyk wymienionych poniżej: a) działania lub zaniechania nadawcy, odbiorcy lub osoby upoważnionej do rozporządzania ładunkiem; b) przeładunek, załadunek, sztauowanie lub wyładunek ładunku przez nadawcę, odbiorcę lub osoby trzecie działające w imieniu nadawcy lub odbiorcy; c) przewóz ładunku na pokładzie lub na statku z otwartym pokładem, jeżeli taki przewóz został uzgodniony z nadawcą lub jeśli jest zgodny ze stosowaną praktyką handlową lub jest wymagany przez obowiązujące przepisy; d) naturalne właściwości ładunku, ze względu na które jest on narażony na całkowitą lub częściową utratę lub zniszczenie, w szczególności na skutek stłuczenia, rdzy, rozkładu, wysuszenia, wycieku, naturalnych ubytków (objętości lub wagi) lub na skutek działań szkodników i gryzoni; e) brak lub wadliwe opakowania w przypadku ładunków, które z racji swej naturalnej właściwości są narażone na utratę lub uszkodzenie, jeżeli nie są opakowane lub opakowanie jest wadliwe; f) niewłaściwe lub niedostateczne oznaczenie ładunku; g) działania ratownicze lub próby takich działań na wodach śródlądowych; h) przewóz żywych zwierząt, chyba że przewoźnik nie przedsięwziął środków lub nie stosował zaleceń uzgodnionych w umowie przewozu.

Budowa domniemań, którymi posłużono się do wprowadzenia w art. 65 ust. 4 pr. przew., art. 18 ust. 2 CMR, art. 25 § 2 CIM i art. 18 ust. 2 CMNI ułatwień dowodowych różni się od konstrukcji tradycyjnych domniemań prawnych. Ich podstawę stanowią składające się na elementy stanu faktycznego zdarzenie mieszczące się w zakresie przyczyn zwalniających szczególnych oraz związek przyczynowy pomiędzy tym zdarzeniem a szkodą. Wnioskiem tych domniemań jest uznanie, że szkoda wynikła z tego zdarzenia. A zatem w przypadku wskazanych domniemań ich podstawa jest tożsama z wnioskiem.

Przedmiot dowodzenia (*thema probandi*) jest ten sam, nie występuje tu jego zmiana jak w przypadku innych domniemań prawnych. Konsekwencją powyższego jest to, że przewoźnik, który wywodzi skutki prawne ze zdarzenia wchodzącego w zakres przyczyn zwalniających szczególnych w dalszym ciągu obowiązany jest do wykazania, że szkoda powstała wskutek jednej z tych przyczyn oraz związku przyczynowego pomiędzy tą okolicznością a szkodą. Przedmiotem dowodu jest zarówno przyczyna zwalniająca szczególna, jak i związek przyczynowy pomiędzy nią a szkodą. Czynności dowodowe przewoźnika powinny być więc takie same, jak w sytuacji, gdyby takiego domniemania nie było. Jednocześnie z językowego kształtu tych przepisów wynika, że regulacja ta w odniesieniu do związku przyczynowego pomiędzy okolicznością zwalniającą szczególną a szkodą pozwala na zastosowanie środków dowodowych, które nie stwarzają pełnej przekonywalności. W tym zakresie jej istotą jest zatem nakazanie przyjęcia za udowodnione tego, co w procesie zostało jedynie uprawdopodobnione[430]. Aby uniknąć odpowiedzialności przewoźnik musi udowodnić np. naturalne właściwości towarów, mogące powodować ich uszkodzenie i że szkoda mogła z pewnym prawdopodobieństwem być spowodowana tymi właściwościami. Przewoźnik nie musi udowadniać rzeczywistego łańcucha przyczynowego[431]. We wszystkich powyższych przypadkach podstawa domniemania została połączona z jego wnioskiem za pomocą typowego funktora domniemaniotwórczego „domniemywa się" lub „istnieje domniemanie". Choć domniemania te mają konstrukcję charakterystyczną dla domniemań prawnych materialnych, to trudno je tak nazwać ze względu na występującą tożsamość podstawy domniemania z jego wnioskiem.

Konstrukcja przepisów dotyczących odpowiedzialności przewoźnika za stan przesyłki powoduje zatem, że do przypisania mu odpowiedzialności

[430] Por. J. Wróblewski, *Domniemania prawne…*, s. 7 i n.; T. Gizbert–Studnicki, *Znaczenie terminu „domniemania prawne" w języku prawnym i prawniczym*, RPEiS 1974, s. 101 i n.; T. Gizbert–Studnicki, *Spór o domniemania prawne*, PiP 1977, s. 68 i n.; J. Nowacki, *Domniemania prawne*, s. 7 i n.; A. Kunicki, *Domniemania w prawie rzeczowym*, Warszawa 1969, s. 68 i n.; Z. Radwański, M. Zieliński, *System prawa…*, s. 369 i n.; K. Wesołowski, *Domniemania…*, s. 152; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 413.

[431] Tak też Ch. Jung, *The Convention on the Contract for the International Carriage…*, s. 159; orzeczenie Oberlandesgericht Hamm z 2 listopada 1995 r., Transportrecht 1996, s. 335.

wystarczy, iż osoba uprawniona wykaże związek czasowy z przewozem. Osoba uprawniona nie musi udowadniać niewłaściwego zachowania przewoźnika, a jedynie, że szkoda powstała w czasie przewozu. To przewoźnik chcąc uwolnić się od odpowiedzialności na podstawie okoliczności zwalniającej ogólnej dotyczącej np. na gruncie Prawa przewozowego „przyczyn występujących po stronie nadawcy lub odbiorcy, niewywołanych winą przewoźnika", powinien udowodnić, że szkoda powstała wskutek przyczyny leżącej po stronie nadawcy lub odbiorcy, a także że przyczyna ta była przez niego niezawiniona. Jeżeli jednak zaistnieje jedna z tzw. przyczyn egzoneracyjnych uprzywilejowanych określonych np. w art. 65 ust. 3 pkt 1 pr. przew. (nadanie pod nazwą niezgodną z rzeczywistością, nieścisłą lub niedostateczną rzeczy wyłączonych z przewozu lub przyjmowanych do przewozu na warunkach szczególnych albo niezachowanie przez nadawcę tych warunków), w celu zwolnienia od odpowiedzialności przewoźnik powinien ją udowodnić. Stanowi ona łącznie ze związkiem przyczynowym, co do którego istnieje uprawdopodobnienie, podstawę domniemania z art. 65 ust. 3 i 4 pr. przew.[432].

Należy zwrócić uwagę na wzajemną relację między okolicznościami zwalniającymi przewoźnika od odpowiedzialności, tzw. ogólnymi oraz okolicznościami uprzywilejowanymi, zwanymi też szczególnymi. Zakresy poszczególnych przyczyn zwalniających w znacznej mierze pokrywają się. Istnieje jednak różnica pomiędzy wzajemnym stosunkiem tych okoliczności w Prawie przewozowym oraz prawie konwencyjnym. W Prawie przewozowym część okoliczności szczególnych mieści się w okolicznościach ogólnych – stanowią ich konkretyzację. W prawie konwencyjnym z kolei część okoliczności szczególnych wykracza poza okoliczności ogólne[433].

Domniemania z art. 65 ust. 4 pr. przew., art. 18 ust. 2 CMR, art. 25 § 2 CIM oraz art. 18 ust. 2 CMNI prowadzą do ustalenia przyczyny szkody. Przewoźnik, który w odpowiedzi na roszczenie odszkodowawcze nadawcy lub odbiorcy, powołuje się na jedną z przyczyn zwalniających szczególnych

[432] Zob. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 317–318 i 324.
[433] Por. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 407 i 414.

określonych w art. 65 ust. 3 pr. przew., art. 17 ust. 4 CMR, art. 23 § 3 CIM oraz art. 18 ust. 1 CMNI powinien wykazać jej zaistnienie oraz uprawdopodobnić związek przyczynowy. Jest to podstawa domniemania. Wykazanie zaistnienia samej okoliczności jest niewystarczające, ponieważ podstawę domniemania nie stanowi samo zdarzenie, ale także związek przyczynowy, który przewoźnik powinien uprawdopodobnić. Gdyby przewoźnik udowodnił samą okoliczność np. brak lub wadliwe opakowanie, a szkoda wynikła z tego, że np. towar spłonął, nie udowodniłby wówczas prawdopodobieństwa powstania szkody wskutek tej przyczyny. Wnioskiem domniemania jest stwierdzenie, że szkoda została spowodowana przez tę przyczynę[434]. Przyczyna zwalniająca szczególna z art. 65 ust. 3 pr. przew., art. 17 ust. 4 CMR, art. 23 § 3 CIM i art. 18 ust. 1 CMNI, którą powinien wykazać przewoźnik, jest zatem jednocześnie podstawą i wnioskiem domniemania z art. 65 ust. 4 pr. przew., art. 18 ust. 2 CMR, art. 25 § 2 CIM oraz art. 18 ust. 2 CMNI.

W pierwszej kolejności szczególną przyczyną zwalniającą w art. 65 ust. 3 pkt 1 pr. przew. jest nadanie pod nazwą niezgodną z rzeczywistością, nieścisłą lub niedostateczną rzeczy wyłączonych z przewozu lub przyjmowanych do przewozu na warunkach szczególnych albo niezachowanie przez nadawcę tych warunków. Zbliżona przesłanka z art. 17 ust. 4 lit. f CMR to niedostateczność lub wadliwość cech lub numerów na sztukach przesyłki a w art. 23 § 3 lit. e CIM oznaczenie lub ponumerowanie sztuk niezgodne z rzeczywistością, niedokładne lub niekompletne oraz w art. 18 ust. 1 lit. a i f CMNI działanie lub zaniechanie nadawcy, odbiorcy lub osoby upoważnionej do rozporządzania ładunkiem oraz niewłaściwe lub niedostateczne oznaczenie ładunku. Uzasadnieniem dla zwolnienia przewoźnika z odpowiedzialności w przypadku powyższych zdarzeń jest fakt, że jest on zobowiązany do pieczy nad przesyłką odpowiadającej jej właściwościom, przy uwzględnieniu adnotacji zawartych przez nadawcę w liście przewozowym, które mogą okazać się niewystarczające. Przepis art. 65 ust. 3 pkt 1 pr. przew. ma zastosowanie jedynie, gdy nadawca określił w sposób niezgodny z rzeczywistością zawartość przesyłki wyłączonej z przewozu lub przyjętej do

[434] Por. A. Jaworski, *Prawo przewozowe: komentarz*, Warszawa 2012, Lex, art. 65 pr. przew., nb 9.

niego na warunkach szczególnych. W sytuacji, gdy nadawca poda nieprawdziwe informacje dotyczące innych przesyłek, przewoźnik może powołać się na przyczynę zwalniającą ogólną z art. 65 ust. 2 pr. przew. dotyczącą okoliczności leżących po stronie nadawcy niewywołanych winą przewoźnika. W związku z rozkładem ciężaru dowodu przewoźnik powinien w takim przypadku udowodnić, a nie tylko uprawdopodobnić związek przyczynowy pomiędzy szkodą a podaniem przez nadawcę nieprawdziwych informacji[435].

Kolejną szczególną przyczyną zwalniająca w art. 65 ust. 3 pkt 2 pr. przew. jest brak, niedostateczność lub wadliwość opakowania rzeczy, narażonych w tych warunkach na szkodę wskutek ich naturalnych właściwości. Jej odpowiednikiem jest w art. 17 ust. 4 lit. b CMR brak lub wadliwe opakowanie, jeżeli towary, ze względu na swe naturalne właściwości, w razie braku lub wadliwego opakowania, narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie, a w art. 23 § 3 lit. b CIM brak lub wadliwość opakowania, jeżeli towary ze względu na swoje naturalne właściwości narażone są, w razie braku lub wadliwości opakowania, na zaginięcie lub uszkodzenie oraz w art. 18 ust. 1 lit. e CMNI brak lub wadliwe opakowania w przypadku ładunków, które z racji swej naturalnej właściwości są narażone na utratę lub uszkodzenie, jeżeli nie są opakowane lub opakowanie jest wadliwe. W literaturze przedmiotu został wyrażony pogląd, zgodnie z którym, do powołania się przez przewoźnika na przyczynę zwalniającą szczególną z art. 65 ust. 3 pkt 2 pr. przew. oraz zaistnienia domniemania z art. 65 ust. 4 pr. przew., powinien on łącznie wykazać następujące okoliczności: przedmiotem przewozu była przesyłka wymagająca opakowania, przesyłka nie była opakowana albo zastosowano opakowanie niedostateczne lub wadliwe, naturalne właściwości przesyłki, narażały ją w tych okolicznościach na szkodę[436]. Pogląd ten znajduje odzwierciedlenie w orzecznictwie. Okoliczność, że przesyłka nie została w ogóle opakowana albo zastosowano niedostateczne lub wadliwe opakowanie, spoczywa na przewoźniku. Zgodnie z art. 42 ust. 2 pr. przew. może on przy przyjęciu przesyłki do przewozu, odebrać od nadawcy stosowne oświadczenie. Niezbędne

[435] Tak K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 324–325; M. Stec, *Umowa przewozu…*, s. 269.
[436] T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 65 pr. przew., nb 17; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 325.

jest wyraźne wskazanie, na czym polega niewłaściwość opakowania[437]. Dowodem braku lub niedostateczności opakowania może być list przewozowy zawierający uzasadnione zastrzeżenia wniesione przez przewoźnika (art. 8 ust. 2 CMR)[438].

Brak oświadczenia nadawcy i przyjęcie przez przewoźnika przesyłki bez zastrzeżeń znacznie pogarsza jego sytuację dowodową. W takiej sytuacji domniemywa się, że przesyłka znajdowała się w należytym stanie (art. 781 § 2 k.c., art. 9 ust. 2 CMR, etc.), gdyż opakowanie stanowi jej integralną część. Przewoźnik ma obowiązek zbadania stanu przesyłki (a więc i opakowania), którą przyjmuje do przewozu, z uwagi na fakt współdziałania przy wykonaniu zobowiązania (art. 354 k.c.)[439]. Przewoźnik może powołać się na tę przyczynę zwalniającą tylko wtedy, gdy szkoda miała charakter niejawny, a przewoźnik pomimo należytej staranności nie mógł stwierdzić niewłaściwości lub braków w sposobie opakowania przesyłki przy przyjmowaniu jej do przewozu, w tym z uwagi na to, że nie miał takich możliwości techniczno–eksploatacyjnych[440]. Pogląd ten znalazł aprobatę w orzecznictwie, zgodnie z którym przewoźnik może skorzystać z tej przesłanki egzoneracyjnej tylko wówczas, gdy usterki co do opakowania były ukryte, a staranny przewoźnik nie mógł ich stwierdzić przy przyjmowaniu rzeczy do przewozu, albo gdy przewoźnik, pomimo dołożenia należytej staranności, nie mógł ujawnić niewłaściwości lub braków w sposobie opakowania przesyłki, lub gdy pomimo możliwości w sensie fizycznym (optycznym) przewoźnik nie ujawnił nieprawidłowości, ponieważ możliwości techniczno–eksploatacyjne tego przewoźnika nie pozwoliły mu na to[441].

Sytuacja dowodowa przewoźnika, który przyjął do przewozu przesyłkę nienależycie opakowaną bez zastrzeżeń jest znaczenie trudniejsza w związku z

[437] Por. orzeczenie GKA z 14 marca 1984 r., I P–10154/83, OSPiKA 1986, nr 2, poz. 37 z aprobującą glosą A. Żabskiego.
[438] Tak też K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie*…, s. 252.
[439] Por. wyrok Sądu Rejonowego w Bydgoszczy z 19 maja 2017 r., VIII GC 2113/15, Lex nr 2339223.
[440] A. Kolarski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2002, s. 110; K. Wesołowski (w:) W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji. Kodeks cywilny, prawo przewozowe, CMR*, Gdańsk 2006, s. 166.
[441] Wyrok Sądu Rejonowego w Bydgoszczy z 19 maja 2017 r., VIII GC 2113/15, Lex nr 2339223.

istnieniem domniemania z art. 781 § 2 k.c. i innych analogicznych ułatwień dowodowych znajdujących się w poszczególnych aktach prawnych. Domniemanie to wskazuje, że przesyłka łącznie z jej opakowaniem, które stanowi jej integralny element znajdowała się w należytym stanie. Przewoźnik, który przyjął przesyłkę bez zastrzeżeń, choć np. przy dołożeniu należytej staranności mógł stwierdzić braki w zakresie opakowania, nie powinien zostać całkowicie uwolniony od odpowiedzialności, powołując się na korzystną dla niego uprzywilejowaną przesłankę egzoneracyjną dotyczącą braku, niedostateczności lub wadliwości opakowania rzeczy, narażonych w tych warunkach na szkodę wskutek ich naturalnych właściwości. Za taką interpretacją przemawia art. 354 § 2 k.c. regulujący obowiązek współdziałania wierzyciela przy wykonaniu zobowiązania. Można rozważyć w takim przypadku współprzyczynienie się do szkody (art. 68 pr. przew.). Należy mieć także na uwadze to, że w świetle art. 233 § 1 k.p.c. do sądu będzie należała ocena wiarogodności i mocy dowodów, według własnego przekonania, na podstawie wszechstronnego rozważenia zebranego materiału. W takim przypadku mamy do czynienia ze zbiegiem lub konfliktem domniemań.

Następną szczególną przyczyną zwalniającą wymienioną w art. 65 ust. 3 pkt 3 pr. przew. jest szczególna podatność rzeczy na szkodę wskutek wad lub naturalnych właściwości. Przyczyna ta stanowi konkretyzację przyczyny zwalniającej ogólnej z art. 65 ust. 2 pr. przew. odnoszącej się do właściwości towaru. Ma ona swój odpowiednik w art. 17 ust. 4 lit. d CMR w postaci naturalnych właściwości niektórych towarów, mogących powodować całkowite lub częściowe ich zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, samoistne wewnętrzne zepsucie, wyschnięcie, wyciek, normalny ubytek lub działanie robactwa i gryzoni, a w art. 23 § 3 lit. d CIM – naturalnych właściwości pewnych towarów, narażonych przez to na całkowite lub częściowe zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, wewnętrzne samoistne zepsucie, wyschnięcie, rozsypanie oraz w art. 18 ust. 1 lit. d CMNI – naturalnych właściwości ładunku, ze względu na które jest on narażony na całkowitą lub częściową utratę lub zniszczenie, w szczególności na skutek stłuczenia, rdzy, rozkładu, wysuszenia, wycieku, naturalnych ubytków (objętości lub wagi) lub na

skutek działań szkodników i gryzoni. Pojęcie „właściwości towarów" jest ocenne, więc przyjmuje się tu kryterium możliwości wyeliminowania ryzyka szkód w czasie przewozu. Przesyłkami, o których mowa w powyższych uregulowaniach są więc rzeczy, co do których nie można całkowicie wyeliminować ryzyka powstania szkód w czasie transportu, pomimo należytego jego wykonania. Za takie uznaje się w szczególności rzeczy łatwo psujące się, niebezpieczne, żywe zwierzęta oraz szkło[442].

W świetle orzeczenia Sądu Najwyższego wykazanie przez przewoźnika, że ze względu na okoliczności faktyczne utrata przesyłki mogła nastąpić z jednej lub z kilku przyczyn przewidzianych w art. 17 ust. 4 lit. d konwencji CMR, w tym również na skutek naturalnej podatności towaru na samozapalenie, stwarza domniemanie prawne z art. 18 ust. 2 CMR, zwalniające przewoźnika od odpowiedzialności odszkodowawczej za spalenie się przesyłki. Uprawdopodobnienie tych okoliczności stwarza z mocy art. 18 ust. 2 CMR domniemanie prawne, że samozapalenie przesyłki jest ich następstwem[443]. Jak prawidłowo wskazał Sąd Najwyższy ustalenie, że ze względu na okoliczności faktyczne nienależyte wykonanie umowy przewozu mogło wynikać z przyczyn szczególnych skutkuje domniemaniem uznania ich za źródło powstania szkody.

Co do zasady przepisy polskiego i międzynarodowego prawa przewozowego nie zawierają żadnych szczególnych wymogów dotyczących sposobu udowodnienia przez przewoźnika okoliczności wyłączających jego odpowiedzialność ani rodzaju środków dowodowych, które mogą być użyte w tym celu. Przedstawione przez przewoźnika dowody podlegają ocenie zgodnie ze wskazaniami art. 233 § 1 k.p.c.[444]. Szczególne wymogi dowodowe uregulowane zostały jednak w art. 18 ust. 4 i 5 CMR. Zgodnie z art. 18 ust. 4 CMR, jeżeli przewóz wykonywany jest przy pomocy pojazdu, urządzonego specjalnie dla ochrony towarów przed wpływem ciepła, zimna, zmian temperatury lub wilgotności powietrza, przewoźnik może powoływać się na dobrodziejstwa art. 17 ust. 4 lit. d CMR (naturalne właściwości towarów) jedynie wówczas, gdy

[442] Tak. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 327–328.
[443] Wyrok Sądu Najwyższego z 27 maja 1985 r., I CR 144/85, OSNC 1986, nr 6, poz. 99.
[444] Zob. wyrok Sądu Okręgowego w Lublinie z 3 czerwca 2016 r., IX Ga 13/16, Lex nr 2539053.

udowodni, że przedsięwziął wszelkie obowiązujące go w danych okolicznościach środki co do wyboru, utrzymania i użycia tych urządzeń oraz że zastosował się do specjalnych instrukcji, które zostały mu udzielone[445]. Ponadto zgodnie z art. 18 ust. 5 CMR przewoźnik może powoływać się na dobrodziejstwo art. 17 ust. 4 lit. f CMR (przewóz żywych zwierząt) jedynie wówczas, gdy udowodni, że przedsięwziął wszelkie obowiązujące go w danych okolicznościach środki i że zastosował się do specjalnych instrukcji, które zostały mu udzielone. Dobrodziejstwem, z którego przewoźnik może w takim przypadku skorzystać jest ułatwienie dowodowe, o którym mowa w art. 18 ust. 2 CMR[446]. W CMR w porównaniu od Prawa przewozowego, CIM oraz CMNI zawarta jest zatem regulacja przewidująca szczególne wymogi dowodowe w przypadku powoływania się przez przewoźnika na niektóre uprzywilejowane przyczyny zwalniające[447].

W literaturze przedmiotu rozważany jest stosunek dowodu przedsięwzięcia wszelkich obowiązujących przewoźnika środków oraz zastosowania się do specjalnych instrukcji określonego w art. 18 ust. 4 i 5 CMR do ułatwienia dowodowego z art. 18 ust. 2 CMR. Niektórzy z przedstawicieli doktryny opowiadają się za tym, że dowód ten ma charakter uzupełniający wobec uprawdopodobnienia związku przyczynowego między zdarzeniami, o których mowa w art. 17 ust. 4 lit. d i f CMR, a szkodą, co wydawałoby się właściwe ze względu na wykładnię językową[448]. Wyrażone zostało także stanowisko, zgodnie z którym wymóg udowodnienia przedsięwzięcia wszelkich obowiązujących przewoźnika środków oraz zastosowania się do specjalnych instrukcji z art. 18 ust. 4 i 5 CMR zastępuje wymóg uprawdopodobnienia związku przyczynowego pomiędzy poszczególnymi okolicznościami uprzywilejowanymi a szkodą[449].

---

[445] Zob. D. Ambrożuk, K. Wesołowski, *Stan techniczny środka transportowego jako przyczyna szkody transportowej*, PTiL 2017, s. 164 i nast.
[446] K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 283.
[447] Por. *ibidem*, s. 267.
[448] Zob. M. Stec, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika…*, s. 134; T. Szanciło, *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika…*, s. 318.
[449] Tak K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 285, co znajduje poparcie w orzecznictwie zagranicznym (m.in. wyroku Cour de Cassation z 15 lutego 1982 r., ETL 1983, s. 24–31 oraz Queen's Bench Division z 21 maja 1984 r., Lloyd's Law Reports 1984, s. 618–626).

W orzecznictwie sądów zagranicznych zwraca się uwagę, że przepis art. 18 ust. 4 CMR stanowi *lex specialis* wobec art. 17 ust. 4 lit. d CMR[450]. Należy przyjąć, że powyższe wymogi dowodowe są od siebie niezależne, ponieważ ich przedmiot jest odmienny. W związku z tym przewoźnik, aby skorzystać z ułatwienia dowodowego z art. 18 ust. 2 CMR powinien najpierw uprawdopodobnić związek przyczynowy pomiędzy jedną z okoliczności uprzywilejowanych z art. 17 ust. 4 CMR a szkodą, a następnie udowodnić przedsięwzięcie wszelkich obowiązujących go środków oraz zastosowanie się do specjalnych instrukcji z art. 18 ust. 4 i 5 CMR.

W art. 65 ust. 3 pkt 4 pr. przew. szczególną przyczyną zwalniającą przewoźnika od odpowiedzialności jest ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowywanie rzeczy przez nadawcę lub odbiorcę. Przyczyna ta jest konkretyzacją przyczyny zwalniającej ogólnej z art. 65 ust. 2 pr. przew. jako przyczyn występujących po stronie nadawcy lub odbiorcy. Przewoźnik może powołać się na nią wtedy, gdy dokonywanie tych czynności przez nadawcę lub odbiorcę nie jest wynikiem zawinionego zaniechania przewoźnika lub niewłaściwe ich wykonanie nie jest skutkiem jego zawinionego działania[451]. Nie są nią objęte czynności zabezpieczające. Zastosowanie znajduje tu art. 65 ust. 2 pr. przew., obejmujący niewłaściwe zabezpieczenie przesyłki jako przyczynę występującą po stronie nadawcy, która nie została wywołana winą przewoźnika. Jej odpowiednikiem w art. 17 ust. 4 lit. c CMR jest manipulowanie, ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowanie towaru przez nadawcę lub przez odbiorcę albo przez osoby działające na rachunek nadawcy lub odbiorcy, a w art. 23 § 3 lit. c CIM – załadowanie towarów przez nadawcę lub wyładowanie przez odbiorcę oraz w art. 18 ust. 1 lit. b CMNI – przeładunek, załadunek, sztauowanie lub wyładunek ładunku przez nadawcę, odbiorcę lub osoby trzecie działające w imieniu nadawcy lub odbiorcy. Chcąc uwolnić się od odpowiedzialności na podstawie powyższej przyczyny zwalniającej szczególnej przewoźnik powinien powołać się na fakt ładowania, rozmieszczenia lub wyładowywania rzeczy przez nadawcę lub

[450] Patrz wyrok Arrondissementsrechtbank's–Hertogenbosch z 17 października 1975 r., NJ 1977, s. 226; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 285.
[451] K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 329.

odbiorcę oraz udowodnić nieprawidłowości w wykonaniu tych czynności. Pozwoli to na uprawdopodobnienie istnienia związku przyczynowego między tymi nieprawidłowościami a szkodą[452]. Przewoźnik nie może korzystać z tej przyczyny zwalniającej, gdy nie sprawdził stanu załadowania i rozmieszczenia przesyłki, a było to możliwe przy dołożeniu przez niego należytej staranności[453]. Przewoźnik powinien ocenić wykonanie czynności załadunkowych przez nadawcę i poinformować o dostrzeżonych nieprawidłowościach, żądając ich usunięcia. W przypadku odmowy powinien wpisać stosowne zastrzeżenie do listu przewozowego lub odmówić przewozu. Zastrzeżenie ułatwia dowód uprawdopodobnienia związku przyczynowego pomiędzy powyższą okoliczności a szkodą. Związek ten przewoźnik może uprawdopodobnić także za pomocą opinii biegłych rzeczoznawców powołanych przed procesem lub dowodu z opinii biegłego sądowego już w trakcie postępowania przed sądem[454].

Przepis art. 65 ust. 2 pr. przew. obejmuje m.in. niewłaściwe zabezpieczenie przesyłki jako przyczynę występującą po stronie nadawcy, która nie została wywołana winą przewoźnika. Przewoźnik zobowiązany jest wykazać następujące fakty: zabezpieczenie przesyłki stanowiło obowiązek nadawcy, który wynikał z umowy lub nadania przesyłki w zamkniętym środku transportowym, nienależyte wykonanie przez nadawcę czynności zabezpieczających, związek przyczynowy pomiędzy szkodą a nienależytym wykonaniem przez nadawcę czynności zabezpieczających. W takim przypadku nie ma zastosowania domniemanie prawne z art. 65 ust. 4 pr. przew. W związku z takim rozkładem ciężaru dowodu można przyjąć, że występuje tu domniemanie faktyczne, iż dostarczone przez przewoźnika środki zabezpieczające nie znajdowały się w należytym stanie, a szkoda wywołana została zawinionym działaniem przewoźnika[455]. Powyższe znajduje potwierdzenie w orzecznictwie, zgodnie z którym niewłaściwe zabezpieczenie przesyłki przez nadawcę nie zostało zaliczone

[452] K. Wesołowski (w:) W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu*..., s. 169–170.
[453] Zob. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe*..., s. 326 i 331.
[454] Tak też K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie*…, s. 258 i 260.
[455] Tak T. Szanciło, *Prawo przewozowe*..., art. 65 pr. przew., nb 19.

przez ustawodawcę do przyczyn szczególnych uzasadniających zwolnienie przewoźnika od odpowiedzialności za szkodę na podstawie art. 65 ust. 3 pr. przew. Oznacza to, że domniemanie ustalone w art. 65 ust. 4 pr. przew. co do związku przyczynowego pomiędzy szkodą a jedną z przyczyn szczególnych, nie znajduje w takim przypadku zastosowania. Niewłaściwe zabezpieczenie przesyłki może być jednak zakwalifikowane jako przyczyna występująca po stronie nadawcy, nie wywołana winą przewoźnika, a więc jako przyczyna ogólna uzasadniająca zwolnienie przewoźnika od odpowiedzialności za szkodę. W takim wypadku, zgodnie art. 65 ust. 2 pr. przew. ciężar dowodu na okoliczność, że szkoda wynikła z tej przyczyny spoczywa na przewoźniku. W celu zwolnienia się od odpowiedzialności za szkodę przewoźnik powinien udowodnić fakt niewłaściwego zabezpieczenia przesyłki przez nadawcę oraz istnienie normalnego związku przyczynowego pomiędzy szkodą a niewłaściwym zabezpieczeniem przesyłki[456]. A zatem w sytuacji, gdy według twierdzenia przewoźnika do szkody doszło w wyniku niewłaściwego zabezpieczenia przesyłki, powinien on ten fakt udowodnić, a nie tylko uprawdopodobnić. Z kolei nawet, gdy nadawca wykonuje czynności zabezpieczające, to czyni to za pomocą środków należących do przewoźnika. Gdy dojdzie w takim przypadku do zerwania pasów mocujących w trakcie przewozu, a w konsekwencji do uszkodzenia lub zniszczenia przesyłki i nie jest jasne czy zostało to spowodowane zbyt luźnym spięciem przesyłki przez nadawcę, czy zużyciem pasów, wówczas zgodnie z rozkładem ciężaru dowodu należy zastosować domniemanie, że szkoda powstała wskutek okoliczności, z które odpowiedzialność ponosi przewoźnik. Aby obalić to domniemanie, przewoźnik powinien udowodnić, że do szkody doszło w wyniku zbyt luźnego zamocowania przesyłki przez nadawcę. Powinien więc udowodnić niewłaściwe zabezpieczenie przesyłki oraz istnienie normalnego związku przyczynowego pomiędzy szkodą a niewłaściwym jej zabezpieczeniem[457].

Przykładem prawidłowego zastosowanie powyższej przyczyny zwalniającej jest uzasadnienie wyroku Sądu Rejonowego w Gorzowie Wielkopolskim, którego rozstrzygnięcie podtrzymał Sąd Okręgowy w Szczecinie.

[456] Por. orzeczenie GKA z 7 listopada 1986 r., IP–7304/86, OSP 1988, nr 2, poz. 43.
[457] Tak K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 330–331.

Sąd ten podzielił stanowisko powoda będącego przewoźnikiem, że nie ponosi on odpowiedzialności za uszkodzenie przesyłki podczas spornego przewozu, uznając, iż uszkodzenie ładunku spowodowane było niewłaściwym załadunkiem i rozmieszczeniem towaru, na który to załadunek powód nie miał wpływu, i co zostało odnotowane przez kierowcę. Stwierdził, że z uwagi na ustalenia przewoźnika powstaje domniemanie, iż szkoda powstała nie na skutek jego działań, ale na skutek niewłaściwego załadunku. Domniemanie to pozwana mogła obalić, wykazując, że szkoda wynikła z innej przyczyny niż wskazuje to przewoźnik. Zgodnie z art. 6 k.c. i 232 k.p.c. ciężar udowodnienia faktu spoczywa na osobie, która z faktu tego wywodzi skutki prawne. Pozwana powinna zatem wykazać, że do uszkodzenia nie doszło w wyniku nieprawidłowego załadunku czy rozmieszczenia towaru i zabezpieczenia towaru. Pozwana żadnych dowodów na te okoliczności nie przedstawiła ograniczając się do – niekwestionowanego przez powoda – faktu, że przy rozładunku towar już w paletach był przesunięty. W konsekwencji Sąd Rejonowy wskazał, że musiał uwzględnić domniemanie wynikające z art. 18 ust. 2 konwencji, iż ładunek został uszkodzony poprzez nieprawidłowy załadunek i rozlokowanie towaru[458].

Ostatnią przyczyną zwalniającą szczególną z art. 65 ust. 3 pkt 5 pr. przew. jest przewóz przesyłek, które zgodnie z przepisami lub umową powinny być dozorowane, jeżeli szkoda wynikła z przyczyn, którym miał zapobiec dozorca. Aby mogło powstać domniemanie z art. 65 ust. 4 pr. przew., a więc aby przewoźnik mógł uwolnić się od odpowiedzialności w oparciu o tę przyczynę zwalniającą, powinien wykazać następujące fakty: konieczność udziału dozorcy podczas przewozu przysyłki, zaistnienie zdarzenia, któremu miał zapobiec dozorca, związek przyczynowy pomiędzy szkodą a zdarzeniem, któremu miał zapobiec dozorca[459]. Zbliżoną przesłanką w art. 17 ust. 4 lit. f CMR, art. 23 § 3 lit. f CIM i art. 18 ust. 1 lit. h CMNI jest przewóz żywych zwierząt oraz w art. 23 § 3 lit. g CIM – przewóz, który na podstawie odpowiednich postanowień lub umowy zawartej między nadawcą a przewoźnikiem i wskazanej w liście przewozowym powinien być wykonywany pod nadzorem, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie

[458] Wyrok Sądu Okręgowego w Szczecinie z 26 września 2014 r., VIII Ga 239/14, Legalis.
[459] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe*…, art. 65 pr. przew., nb 19.

wynikło z niebezpieczeństwa, któremu dozorowanie miało zapobiec. W CMR przewoźnik może powoływać się na to zwolnienie jedynie wówczas, gdy udowodni, że przedsięwziął wszelkie obowiązujące go w danych okolicznościach środki i że zastosował się do specjalnych instrukcji, które zostały mu udzielone (art. 18 ust. 5 CMR). Podobnie w CMNI przewoźnik może powoływać się na zwolnienie, jeżeli przedsięwziął środki i stosował zalecenia uzgodnione w umowie przewozu (art. 18 ust. 1 lit. h CMNI).

Szczególną przyczyną zwalniającą, która nie występuje na gruncie Prawa przewozowego jest przyczyna uregulowana w art. 17 ust. 4 lit. a CMR – użycie pojazdów otwartych i nie przykrytych opończą, jeżeli to użycie było wyraźnie uzgodnione i zaznaczone w liście przewozowym. Analogiczna przyczyna zwalniająca zawarta jest w art. 23 § 3 lit. a CIM – przewóz wykonany w wagonie niekrytym na podstawie Ogólnych warunków przewozu lub na podstawie umowy wskazanej w liście przewozowym (z zastrzeżeniem szkód powstałych w towarach z powodu warunków atmosferycznych, nie uważa się za przewożone w wagonach niekrytych towarów załadowanych w jednostkach transportu intermodalnego i w zamkniętych naczepach przewożonych na wagonach; jeżeli nadawca używa opon wagonowych[460] do przewozu towarów w wagonach niekrytych, przewoźnik ponosi taką samą odpowiedzialność jak przy przewozie w wagonach niekrytych bez opon wagonowych, nawet jeżeli towary te, zgodnie z Ogólnymi warunkami przewozu, nie są przewożone w wagonach niekrytych) oraz w art. 18 ust. 1 lit. c CMNI – przewóz ładunku na pokładzie lub na statku z otwartym pokładem, jeżeli taki przewóz został uzgodniony z nadawcą lub jeśli jest zgodny ze stosowaną praktyką handlową lub jest wymagany przez obowiązujące przepisy. Regulacja art. 18 ust. 3 CMR i art. 25 ust. 3 CIM zawiera wyłączenie stosowania domniemania istnienia związku przyczynowego pomiędzy powyższymi okolicznościami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika a szkodą w razie nadmiernego ubytku lub w razie zaginięcia sztuki (CMR) oraz jeżeli wystąpił wyjątkowo duży ubytek lub zaginięcie całych sztuk przesyłki (CIM)[461].

[460] Chodzi o opończe, czyli z niemiecka plandeki.
[461] Por. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 281.

W literaturze przedmiotu został wyrażony pogląd, zgodnie z którym na gruncie CMR normy ubytków naturalnych mogą być uwzględniane nie tylko tak, jak sugeruje przepis, przy przewozach w pojazdach otwartych. Normy ubytków naturalnych, nieobjętych odpowiedzialnością przewoźnika mogą być ustalone w umowie między stronami także w odniesieniu do przewozów innych niż wykonywane przy użyciu pojazdów otwartych i nie przykrytych opończą oraz nie tylko przez zastosowanie domniemania z art. 18 ust. 2 CMR, tj. obowiązku udowodnienia właściwości towaru i uprawdopodobnienia związku przyczynowego między tymi właściwościami a szkodą. Można wówczas przyjąć, że klauzula umowna dotycząca norm ubytków naturalnych zwalniałaby przewoźnika od przeprowadzania czynności dowodowych, jeżeli braki towaru mieściłyby się w granicach określonych umową. W przypadku ich przekroczenia lub niezawarcia przez strony umowy określającej normy ubytków, przewoźnik mógłby uwolnić się od odpowiedzialności za utratę spowodowaną naturalnymi właściwościami towarów jedynie w oparciu o przesłankę zwalniającą szczególną poprzez wykazanie możliwości powstania ubytku na skutek udowodnionych naturalnych właściwości towaru[462]. A zatem na gruncie CMR można przyjąć domniemanie faktyczne, że szkoda mieszcząca się w granicach ustalonych norm powstała z przyczyn naturalnych tylko wtedy, gdy strony ustalą dopuszczalną normę ubytków w umowie. W innym przypadku będzie miał zastosowanie art. 17 ust. 4 lit. d CMR i przewoźnik będzie musiał udowodnić, że towar posiadał właściwości (fizykochemiczne lub biologiczne), które spowodowały naturalny ubytek wagi w czasie przewozu, a także uprawdopodobnić związek przyczynowy między tymi właściwościami a szkodą[463].

Sytuacja dowodowa przewoźnika kształtuje się odmiennie w przypadku zastosowania art. 17 ust. 4 lit. a CMR. Jeżeli przewóz jest wykonywany pojazdem otwartym i nieprzykrytym opończą, co było uzgodnione z wpisem do listu przewozowego, a ubytek nie jest nadmierny, na przewoźniku nie spoczywa ciężar udowodnienia naturalnych właściwości towaru. Wystarczy, aby udowodnił on

[462] K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 265–266; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 456–457.
[463] Tak K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 282.

przesłanki art. 17 ust. 4 lit. a CMR, tj. że przewóz za zgodą stron odbywał się w pojeździe otwartym oraz uprawdopodobnienie związku przyczynowego pomiędzy tą okolicznością a szkodą. Jednakże, jeżeli ubytek był nadmierny, przewoźnik zgodnie z art. 17 ust. 4 lit. d CMR powinien udowodnić naturalne właściwości towaru, a także uprawdopodobnić związek przyczynowy między tymi właściwościami a szkodą. Do ustalenia czy ubytek był nadmierny, zgodnie z art. 18 ust. 2 CMR należy odwołać się do regulacji umowy przewozu, a w razie jej braku norm zwyczajowo przyjętych albo przepisów właściwego prawa krajowego[464]. Powyższe uwagi odnoszą się także do konwencji CMNI, która zawiera analogiczną regulację.

Przesłanką zwalniającą szczególną, która występuje tylko na gruncie CMNI są działania ratownicze lub próby takich działań na wodach śródlądowych (art. 18 ust. 1 lit. g CMNI). Wynika ona ze specyfiki przewozu w żegludze śródlądowej. Zastosowanie znajduje tutaj Międzynarodowa konwencja o ratownictwie morskim, przyjęta przez Międzynarodową Organizację Morską w Londynie dnia 28 kwietnia 1989 r. (Dz.U. z 2006 r. nr 207 poz. 1523). Zgodnie z art. 1 lit. a tej konwencji akcja ratownicza oznacza każdą czynność lub działanie podjęte w celu udzielenia pomocy statkowi lub innemu mieniu znajdującemu się w niebezpieczeństwie na wodach żeglownych lub jakichkolwiek innych wodach.

4.4. Przerzucenie ciężaru dowodu, obalenie ułatwień dowodowych dot. istnienia związku przyczynowego pomiędzy okolicznościami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika a szkodą

Przepisy art. 65 ust. 4 pr. przew., art. 18 ust. 2 CMR, art. 25 § 2 CIM oraz art. 18 ust. 2 CMNI nie przerzucają ciężaru dowodu co do przyczyn szczególnych zwalniających przewoźnika z odpowiedzialności. Przenoszą one ciężar obalenia domniemania prawnego istnienia związku przyczynowego pomiędzy szczególnymi okolicznościami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika na nadawcę lub odbiorcę. Nadawca lub odbiorca może obalić to domniemanie, jeżeli udowodni, że szkoda nie jest następstwem przyczyny szczególnej wskazanej przez przewoźnika – nie istnieje związek przyczynowy między szkodą a tą

[464] Tak K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 282.

przyczyną. Do jego obalenia nie jest konieczne udowodnienie innej przyczyny powstania szkody, tj. przyczyny wchodzącej w zakres odpowiedzialności przewoźnika. Osoba uprawniona nie musi wykazywać rzeczywistej przyczyny powstania szkody[465], ale może udowodnić inną przyczynę szkody[466]. W takim przypadku każda inna przyczyna szkody niż ta, na którą powołał się przewoźnik powinna być udowodniona przez osobę uprawnioną[467]. Jak słusznie wskazał Sąd Najwyższy do obalenia powyższego domniemania konieczne jest udowodnienie, bowiem uprawdopodobnienie tu nie wystarcza, że szkoda nie jest następstwem wykazanych przyczyn wywołujących szczególne niebezpieczeństwo[468]. Regulacja ta przenosi na osobę uprawnioną do odszkodowania ciężar dowodu w zakresie wykazania, że szkoda nie wynikła z przyczyny zwalniającej szczególnej. Osoba uprawniona powinna udowodnić inną przyczynę szkody albo udowodnić, że przyczyna zwalniająca szczególna nie stanowiła przyczyny szkody[469].

Ogólnie można zatem wskazać, że domniemanie związku przyczynowego pomiędzy przyczyną zwalniającą szczególną a szkodą przerzuca ciężar dowodu w porównaniu do regulacji przyczyn zwalniających ogólnych, które takiego domniemania nie wprowadzają. Ma to istotne znaczenie ze względu na skutki procesowe dotyczące zaniechania przeprowadzenia dowodu[470]. Osoba uprawniona, a więc nadawca lub odbiorca może obalić to domniemanie przeprowadzając dowód przeciwieństwa. W przypadku zaś przyczyn zwalniających ogólnych osoba uprawniona może ograniczyć się do dowodu przeciwnego i wykazać, że twierdzenia przewoźnika budzą wątpliwości[471].

A zatem odmienność domniemań prawnych uregulowanych w art. 65 ust. 4 pr. przew., art. 18 ust. 2 CMR, art. 25 § 2 CIM oraz art. 18 ust. 2 CMNI od

[465] Zob. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 65 pr. przew., nb 15; wyrok Sądu Najwyższego z 8 października 2020 r., II CSK 773/18, Lex nr 3066717; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 281; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 412.
[466] K. Wesołowski, *Odpowiedzialność przewoźnika…*, s. 60 i n.; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 315.
[467] Por. Ch. Jung, *The Convention on the Contract for the International Carriage…*, s. 159; orzeczenie Oberlandesgericht Hamm z 2 listopada 1995 r., Transportrecht 1996, s. 335.
[468] Wyrok Sądu Najwyższego z 27 maja 1985 r., I CR 144/85, OSNC 1986, nr 6, poz. 99.
[469] Por. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 414.
[470] T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 65 pr. przew., nb 15.
[471] *Ibidem*, art. 65 pr. przew., nb 20.

tradycyjnych domniemań rzutuje także na sposób ich usunięcia. Aby usunąć domniemanie prawne należy przeprowadzić dowód negujący jego wniosek, przy zachowaniu prawidłowości jego podstawy. W przypadku powyższych domniemań jest inaczej, ponieważ ich podstawa i wniosek są tożsame. Oznacza to, że osoba uprawniona do odszkodowania powinna skierować dowód nie tylko przeciwko wnioskowi domniemania, ale także przeciwko jego podstawie. Powinna ona wykazać, że szkoda nie powstała wskutek przyczyny, na którą powołał się przewoźnik. Do obalenia wskazanych domniemań prawnych wystarczy zatem dowód na okoliczność ujętą negatywnie. Nie jest wymagane przeprowadzenie dowodu pozytywnego, poprzez udowodnienie innej przyczyny szkody. W niektórych jednak przypadkach usunięcie domniemania będzie jednak możliwe poprzez wykazanie innej przyczyny szkody[472].

W kontekście rozkładu ciężaru dowodu w regulacji odnoszącej się do ogólnych przyczyn zwalniających przewoźnika z odpowiedzialności za szkodę w substancji towaru (art. 65 ust. 2 pr. przew., art. 17 ust. 2 CMR, art. 23 § 2 CIM oraz art. 16 ust. 1 CMNI) należy zwrócić uwagę, że przepisy art. 65 ust. 2 zd. 2 pr. przew., art. 18 ust. 1 CMR oraz art. 25 § 1 CIM są w istocie zbędne. Przepisy te stanowią bowiem, że dowód na fakt przyczyny zwalniającej ogólnej ciąży na przewoźniku. Regulacji takiej brak jedynie w CMNI. Ciężar dowodu wynika zaś wprost z art. 65 ust. 1 i 2 pr. przew., art. 17 ust. 1 i 2 CMR oraz art. 23 § 1 i 2 CIM w powiązaniu z ogólną zasadą ciężaru dowodu z art. 6 k.c.[473]. Ze względu na uregulowaną w tych przepisach modyfikację ciężaru dowodu, ciężar wystąpienia tych przyczyn spoczywa na przewoźniku. Odmienna konstrukcyjnie jest regulacja przepisu art. 16 ust. 1 CMNI, w której następuje przerzucenie ciężaru dowodu wykazania przesłanek zwalniających na przewoźnika poprzez użycie określenia „chyba że". Przepisy te stanowią zatem wprost, że dowód, iż szkoda spowodowana została jedną z przyczyn zwalniających ogólnych ciąży na przewoźniku (art. 65 ust. 2 pr. przew., art. 18 ust. 1 CMR, art. 25 § 1 CIM) lub poprzez zastosowanie konstrukcji przerzucenia ciężaru dowodu (art. 16 ust. 1

[472] M.A. Clarke, *International carriage…*, s. 254; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 414.
[473] Por. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 410; M.A. Clarke, *International carriage…*, s. 249; J. Basedow, *Übereinkommen internationaler Straßenverkehr…*, art. 18, 3.

CMNI). Jednocześnie z powyższych przepisów wynika domniemanie, że szkoda w substancji towaru powstała w wyniku okoliczności, za które przewoźnik ponosi odpowiedzialność[474]. Należy przyjąć, że nie ma znaczenia zastosowana tu różnica w konstrukcji art. 65 ust. 2 pr. przew., art. 18 ust. 1 CMR, art. 25 § 1 CIM w stosunku do art. 16 ust. 1 CMNI. Każda z tych regulacji prowadzi bowiem do przerzucenia ciężaru dowodu wykazania przyczyn zwalniających ogólnych na przewoźnika.

4.5. Wnioski końcowe

W przepisach art. 65 ust. 4 pr. przew., art. 18 ust. 2 CMR, art. 25 § 2 CIM oraz art. 18 ust. 2 CMNI uregulowane zostały ułatwienia dowodowe określone jako domniemania, odnoszące się do związku przyczynowego pomiędzy tzw. przyczynami szczególnymi (uprzywilejowanymi) zwalniającymi przewoźnika od odpowiedzialności a szkodą. Domniemania te, stanowiąc niewątpliwie dobrodziejstwo dla przewoźnika[475], zastępują wymóg udowodnienia związku przyczynowego pomiędzy tymi przyczynami a szkodą wymogiem uprawdopodobnienia tego związku przyczynowego[476].

Aby uwolnić się od odpowiedzialności w związku z zaistnieniem przyczyn, o których mowa w art. 65 ust. 2 pr. przew., art. 17 ust. 2 CMR, art. 23 § 2 CIM i art. 16 ust. 1 CMNI przewoźnik musiałby udowodnić okoliczność zwalniającą ogólną oraz związek przyczynowy między tą okolicznością a szkodą. Do uwolnienia się od odpowiedzialności w związku z zaistnieniem przyczyn, o których mowa w art. 65 ust. 3 pr. przew., art. 17 ust. 4 CMR, art. 23 § 3 CIM oraz art. 18 ust. 1 CMNI przewoźnik powinien udowodnić jedynie okoliczność zwalniającą szczególną, a w odniesieniu do związku przyczynowego między tą okolicznością a szkodą wystarczające jest uprawdopodobnienie tego związku, a więc wykazanie przez przewoźnika, że szkoda mogła powstać na skutek jednej z tych okoliczności. Wymagany jest tu wysoki stopień prawdopodobieństwa odnoszący się do realnej możliwości wystąpienia szkody wskutek powołanej

[474] Zob. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 410; wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 14 grudnia 2001 r., I ACa 512/01, Lex nr 1681013.
[475] Por. wyrok Sądu Najwyższego z 27 maja 1985 r., I CR 144/85, OSNC 1986, nr 6, poz. 99.
[476] K. Wesołowski, *Domniemania*…, s. 151.

okoliczności szczególnej[477]. W przypadku przyczyn zwalniających ogólnych przewoźnika z odpowiedzialności powinien on wykazać, że szkoda była wynikiem jednej z tych przyczyn oraz związek przyczynowy między tą przyczyną a szkodą. Z kolei w przypadku przyczyn zwalniających szczególnych, kiedy przewoźnik wykaże, że szkoda mogła powstać wskutek jednej z nich, zachodzi domniemanie, że szkoda jest ich wynikiem (art. 65 ust. 4 pr. przew., art. 18 ust. 2 CMR, art. 25 § 2 CIM i art. 18 ust. 2 CMNI)[478]. Jest to prawdopodobieństwo, w świetle którego można logicznie wywnioskować, że przyczyną szkody było zdarzenie wskazane przez przewoźnika, na podstawie wszelkich okoliczności danego przewozu[479].

W odniesieniu do przyczyn zwalniających szczególnych wskazanych w art. 65 ust. 3 pr. przew., art. 17 ust. 4 CMR, art. 23 § 3 CIM i art. 18 ust. 1 CMNI przewoźnik powinien udowodnić jedną z przyczyn zwalniających szczególnych, na którą się powołuje. Domniemanie z art. 65 ust. 4 pr. przew., art. 18 ust. 2 CMR, art. 25 § 2 CIM i art. 18 ust. 2 CMNI nie zwalnia przewoźnika z tego ciężaru dowodu. To ułatwienie dowodowe dotyczy jedynie związku przyczynowego pomiędzy okolicznością zwalniającą szczególną a szkodą, co do którego wystarczające jest uprawdopodobnienie[480].

Przewoźnik może zatem uprawdopodobnić jedynie związek przyczynowy pomiędzy okolicznością zwalniającą szczególną a szkodą. Nie musi natomiast udowadniać związku przyczynowego pomiędzy jedną z tych okoliczności a szkodą. Dowody przytoczone przez przewoźnika nie muszą w sposób nie budzący wątpliwości przekonać sąd, że zaistniał związek przyczynowy. Wystarczy, że wykaże on, że przyczyna zwalniająca szczególna mogła spowodować szkodę.

---

[477] Por. M. Stec, *Umowa przewozu…*, s. 263; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 314; H. Piekarczyk, *Odpowiedzialność przewoźnika…*, s. 94 i n. Należy jednak zaznaczyć, że ostatni z przywołanych Autorów pisał o odpowiedzialności przewoźnika kolejowego na podstawie Dekretu z dnia 24 grudnia 1952 r. o przewozie przesyłek i osób kolejami (Dz.U. z 1953 r. nr 4 poz. 7), który obowiązywał przed wejściem w życie Prawa przewozowego.

[478] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 65 pr. przew., nb 15.

[479] Zob. A. Kolarski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, s. 107.

[480] Por. M.A. Clarke, *International carriage…*, s. 250–253; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 280–281; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 411; wyrok Bundesgerichtshof z 15 czerwca 2000 r., ETL 2000, s. 785.

Wówczas znajduje zastosowanie art. 65 ust. 4 pr. przew., art. 18 ust. 2 CMR, art. 25 § 2 CIM i art. 18 ust. 2 CMNI, który zawiera nakaz domniemywania, że szkoda powstała właśnie na skutek takiej przyczyny. W takiej sytuacji sąd powinien zwolnić przewoźnika od odpowiedzialności, choćby miał wątpliwości, czy rzeczywiście szkoda została spowodowana przez daną przyczynę zwalniającą szczególną[481].

Wynikające z powyższej regulacji uprzywilejowanie przewoźnika w stosunku do osoby uprawnionej do dochodzenia odszkodowania jest w literaturze przedmiotu krytykowane. Zwraca się bowiem uwagę na to, że wystarczające jest, aby przewoźnik jedynie uprawdopodobnił związek przyczynowy pomiędzy zdarzeniem a szkodą, gdy tymczasem poszkodowany w praktyce musi udowodnić, że szkoda powstała w wyniku innego zdarzenia[482]. *De lege ferenda* zasadny jest tu postulat dotyczący rezygnacji z powyższego ułatwienia dowodowego. Uprawdopodobnienie mające zastosowanie w procedurze cywilnej w postępowaniu zabezpieczającym nie jest instytucją właściwą dla postępowania rozpoznawczego, w którym proces dowodowy pozostaje otwarty. Na pierwszy rzut oka mogłoby to wydawać się właściwym podejściem, jednak w postępowaniu rozpoznawczym nie poprzestaje się na uprawdopodobnieniu i mimo, że nie jest to typowe domniemanie prawne materialne, to jego stosowanie wydaje się bezcelowe. Konstrukcja ta ma jedynie teoretyczny charakter i w zasadzie jest zbędna. Nie powinna ona znaleźć się także w polskiej przyszłej ogólnej regulacji umowy przewozu. Tymczasem należy przyjąć, że w ogólnej regulacji nie jest potrzebna konstrukcja przyczyn uprzywilejowanych, ponieważ są one właściwe dla poszczególnych gałęzi transportu.

[481] Zob. M.A. Clarke, *International carriage…*, s. 249; J. Libouton, *Liability of the CMR Carrier…*, s. 92; J. Basedow, *Übereinkommen internationaler Straßenverkehr* (w:) *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, J. Basedow (red.), München 1997, art. 18, 4; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 280; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 411.

[482] Por. A. Kolarski (w:) *Prawo przewozowe z komentarzem*, A. Kolarski (red.), Warszawa 1987, s. 215; M. Stec, *Umowa przewozu…*, s. 262; M. Stec, *Konosament…*, s. 1217.

Rozdział 5. Ułatwienia dowodowe dotyczące niepowstania szkody w czasie przewozu i regulacje odnoszące się do ubytków naturalnych w przewozie

5.1. Uwagi wprowadzające

Przewoźnik w niektórych sytuacjach nie ma możliwości sprawdzenia stanu przesyłki, za którą ponosi odpowiedzialność, przyjmując ją do przewozu. Jest to związane z przewozem przesyłek w zamkniętym środku transportowym, zaplombowanym przez nadawcę pojemniku transportowym (np. kontenerze) lub ładowni statku. W takim przypadku nie może on sprawdzić zadeklarowanych przez nadawcę wagi i liczby sztuk przesyłki. W związku z tym przepisy niektórych aktów prawnych wprowadzają korzystne dla przewoźnika rozwiązania prawne, chroniące jego dobrą wiarę przy przyjmowaniu takiej przesyłki do przewozu. Przepisy art. 66 ust. 1 i 2 pr. przew. oraz art. 12 ust. 3 CMNI wprowadzają ułatwienia dowodowe dotyczące niepowstania szkody w czasie przewozu.

Ponadto naturalne właściwości niektórych towarów mogą powodować ich ubytek w czasie przewozu, co również wiązałoby się z odpowiedzialnością przewoźnika. Przepisy art. 788 k.c., art. 67 ust. 1 pr. przew., art. 31 § 1 CIM oraz art. 19 ust. 4 CMNI zawierają jednak regulacje w przedmiocie ubytków naturalnych w przewozie, określając zakres odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika oraz wprowadzając wyjątki od tej odpowiedzialności.

Przepisy te za pomocą różnych konstrukcji prawnych wprowadzają korzystne dla przewoźnika unormowanie, skutkujące ułatwieniem jego sytuacji dowodowej. Regulacji takiej brak w Kodeksie morskim, konwencji warszawskiej, konwencji montrealskiej i konwencji o konosamentach. Jednocześnie w konwencjach międzynarodowych CMR, CIM i CMNI naturalne właściwości towarów oraz naturalny/normalny ubytek (CMR, CMNI) wymienione zostały wśród przyczyn zwalniających szczególnych przewoźnika z odpowiedzialności.

5.2. Istota ułatwień dowodowych dot. niepowstania szkody w czasie przewozu (art. 66 pr. przew.)

Regulacja art. 65 ust. 1 pr. przew. przewiduje ukształtowaną na zasadzie ryzyka odpowiedzialność kontraktową przewoźnika za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki oraz za opóźnienie w przewozie przesyłki. Od odpowiedzialności tej przewoźnik może się uwolnić wykazując, że szkoda nie powstała w czasie przewozu lub powstała na skutek okoliczności, za które on nie odpowiada – wskutek przyczyn zwalniających ogólnych (art. 65 ust. 2 pr. przew.) albo szczególnych (art. 65 ust. 3 i 4 pr. przew.). Ustawa Prawo przewozowe przewiduje przy tym system ułatwień dowodowych, które w sposób korzystny kształtują sytuację przewoźnika w tym zakresie. Przepisy art. 66 pr. przew. nakazują w pewnych przypadkach przyjąć, że szkoda nie powstała w czasie przewozu, co jest równoznaczne z brakiem podstaw do uznania odpowiedzialności przewoźnika na podstawie art. 65 ust. 1 pr. przew.[483]. W literaturze przedmiotu wskazuje się, że przepisy art. 66 pr. przew. przewidują kolejne wyjątki od odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika[484] lub zawierają jeszcze jedną podstawę zwolnienia się przewoźnika od odpowiedzialności[485]. Pogląd ten zasługuje na krytykę. Wzajemny stosunek pomiędzy art. 65 pr. przew. a art. 66 pr. przew. jest tego rodzaju, że nie ma wątpliwości, iż art. 66 pr. przew. nie jest samodzielnym przepisem dotyczącym odpowiedzialności przewoźnika, a uzupełnia regulację z art. 65 pr. przew.[486]. Przepisy art. 66 pr. przew. nie zawierają podstawy zwolnienia przewoźnika z odpowiedzialności za szkodę, tylko ułatwienia dowodowe. Ułatwienia te w sytuacjach określonych w przesłankach ich zastosowania nie przesądzają ostatecznie kwestii odpowiedzialności przewoźnika[487].

W literaturze przedmiotu wskazuje się, że przewoźnik zawierając umowę przewozu powinien sprawdzić masę i liczbę sztuk przesyłki przyjmowanej do

---

[483] Por. wyrok Sądu Najwyższego z 4 kwietnia 1990 r., IV CR 1051/89, Legalis.
[484] T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 66 pr. przew., nb 1; A. Kolarski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, s. 114.
[485] A. Jaworski, *Prawo przewozowe…*, art. 66 pr. przew., nb 1.
[486] K. Wesołowski, *Domniemania…*, s. 85.
[487] Zob. K. Wesołowski (w:) W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu…*, s. 176; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 335–336.

przewozu. Taka właśnie masa i liczba sztuk przesyłki jest bowiem objęta jego odpowiedzialnością, zgodnie z art. 65 ust. 1 pr. przew.[488]. Z poglądem tym nie należy się zgodzić. Przewoźnik nie ma takiego ustawowego obowiązku. Obowiązek taki wynikał z art. 45 pr. przew.[489], ale przepis ten został skreślony ustawą z dnia 2 września 1994 r. o zmianie ustawy – Prawo przewozowe (Dz.U. z 1994 r. nr 111 poz. 536), która weszła w życie 21 stycznia 1995 r. W aktualnym stanie prawnym na przewoźniku nie spoczywa już ustawowy obowiązek sprawdzenia masy i liczby sztuk przesyłki w momencie przyjmowania jej do przewozu. W uzasadnieniu rządowego projektu nowelizującego ustawę wskazano, że „w świetle proponowanego rozwiązania (skreślenie art. 45) masę przesyłki określa nadawca w liście przewozowym i jeżeli przewoźnik, na żądanie nadawcy, nie sprawdzi wskazanej masy i liczby sztuk – informacje powyższe są obowiązujące między stronami zawierającymi umowę i stanowią podstawę do ustalenia zakresu odpowiedzialności przewoźnika w razie braku, uszkodzenia lub zniszczenia rzeczy". Zmiana ta miała na celu poprawienie sytuacji osoby uprawnionej do dochodzenia odszkodowania poprzez związanie przewoźnika deklaracją nadawcy w zakresie masy i liczby sztuk przesyłki w przypadku braku dokonania sprawdzenia, pomimo żądania nadawcy[490].

W niektórych przypadkach przewoźnik nie ma możliwości dokonania takiego sprawdzenia, dotyczy to np. sytuacji, gdy jest to technicznie niemożliwe z powodu braku wagi lub odpowiednich narzędzi albo w przypadku tzw. przesyłek całopojazdowych. W literaturze przedmiotu wyrażono pogląd, że wówczas, zgodnie z art. 38 ust. 2 pkt 3 pr. przew. znaczenie ma oświadczenie nadawcy składane przy zawieraniu umowy przewozu i powierzeniu przesyłki do przewozu[491]. Za taką deklarowaną masę i liczbę sztuk przesyłki przewoźnik będzie ponosił odpowiedzialność, chyba że znajdą zastosowanie okoliczności

[488] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 66 pr. przew., nb 2.
[489] Zgodnie z art. 45 pr. przew. (Dz.U. z 1984 r. nr 53 poz. 272) na żądanie nadawcy przewoźnik określa masę przesyłki ładowanej w jego punkcie odprawy, chyba że nie posiada on odpowiednich do tego urządzeń wagowych lub innych urządzeń pomiarowych (ust. 1). Przewoźnik ustala liczbę sztuk przesyłki, jeżeli do niego należy wykonanie czynności ładunkowych (ust. 2). W innych wypadkach niż określone w ust. 1 i 2 przewoźnik określa masę przesyłki i liczbę sztuk, jeżeli pozwalają na to warunki eksploatacyjne (ust. 3).
[490] K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 337–338.
[491] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 66 pr. przew., nb 2.

wskazane w art. 66 ust. 1 i 2 pr. przew.[492]. Należy przyjąć, że wobec braku ustawowego obowiązku przewoźnika sprawdzenia masy i liczby sztuk przesyłki, jest to jego powinność wynikająca z jego staranności, w innym przypadku bowiem przewoźnik będzie związany deklaracją wynikającą z listu przewozowego, chyba że nie miał możliwości zważenia i policzenia sztuk przesyłki. Należy mieć tu jednak na uwadze fakt, że związanie to następuje na zasadzie odwołania do szczególnej mocy dowodowej listu przewozowego poprzez zastosowanie art. 47 ust. 3 zd. 1 pr. przew. (list przewozowy musi być potwierdzony przez przewoźnika), a domniemanie należytego stanu przesyłki zgodnie z art. 781 § 2 k.c. w zw. z art. 90 pr. przew. obejmuje tylko jej stan jakościowy a nie ilościowy.

Zgodnie z art. 66 ust. 1 i 2 pr. przew. przewoźnik nie odpowiada za ubytek przesyłki, której masy i liczby sztuk nie sprawdził przy nadaniu, jeżeli dostarczy ją bez śladu naruszenia, a w razie przewozu w zamkniętym środku transportowym – również z nienaruszonymi plombami nadawcy, chyba że osoba uprawniona udowodni, że szkoda powstała w czasie od przyjęcia przesyłki do przewozu aż do jej wydania. Jeżeli przesyłka nadeszła do miejsca przeznaczenia w pojemniku transportowym, nienaruszonym, zamkniętym przez nadawcę i z nienaruszonymi, założonymi przez niego plombami, domniemywa się, że szkoda nie nastąpiła w czasie przewozu. W literaturze przedmiotu wskazuje się, że przepisy te zawierają dwa korzystne dla przewoźnika domniemania prawne: domniemanie niepowstania szkody w czasie przewozu dotyczące przesyłek, których masy i liczby sztuk przewoźnik nie sprawdził przy nadaniu (art. 66 ust. 1 pr. przew.) oraz domniemanie niepowstania szkody w czasie przewozu dotyczące przesyłek przewożonych w pojemnikach transportowych (art. 66 ust. 2 pr. przew.)[493]. Wskazuje się, że są to domniemania braku związku czasowego z przewozem, ponieważ dotyczą one właśnie braku związku czasowego szkody z przewozem[494].

[492] A. Kolarski, Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z 30 listopada 1987 r., VI KZP 38/87, OSP 1990, nr 1–3, s. 190.
[493] A. Kolarski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, s. 114; K. Wesołowski (w:) W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu…*, s. 176; K. Wesołowski, *Odpowiedzialność przewoźnika…*, s. 79 i n.
[494] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art., 66 pr. przew., nb 2–3; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 335.

W doktrynie wyrażone zostało także stanowisko, że przepisy te zawierają szczególną regulację rozkładu ciężaru dowodu prowadzącą do wyłączenia odpowiedzialność przewoźnika za szkody powstałe w czasie przewozu[495].

O ile jasne jest to, że art. 66 ust. 2 pr. przew. wyraża domniemanie prawne braku związku czasowego z przewozem, ponieważ użyto w tym przepisie funktora domniemaniotwórczego „domniemywa się", to jednak należy zwrócić uwagę, że kształt słowny art. 66 ust. 1 pr. przew. wyraźnie wskazuje, że zawiera on tzw. „wątpliwe" domniemanie prawne, ze względu na użycie w nim sformułowania „chyba że". Konstrukcji tej nie można utożsamiać z domniemaniem prawnym, ponieważ są to odrębne rozwiązania prawne, których skutki zastosowania są odmienne. Konstrukcja „chyba że" tym różni się od domniemania prawnego, że nie prowadzi *ipso iure* do ustalenia faktów składających się na wniosek domniemania, a powoduje przerzucenie ciężaru dowodu na stronę, na której nie spoczywał ten ciężar, zgodnie z zasadą ogólną z art. 6 k.c. Z kształtu słownego powyższego przepisu i istoty zastosowanej konstrukcji „chyba że", wbrew temu co powszechnie przyjmuje się w literaturze przedmiotu nie wynika zatem, że prowadzi ona do uznania (bez dowodu), iż szkoda w przesyłce nie powstała od przyjęcia przesyłki do przewozu do jej wydania, a więc w czasie przewozu. Skutkiem zastosowania konstrukcji „chyba że" w tym przypadku jest uznanie, że przewoźnik nie odpowiada za ubytek przesyłki (jeżeli wykaże, iż dostarczył ją bez śladu naruszenia, a w razie przewozu w zamkniętym środku transportowym – również z nienaruszonymi plombami nadawcy, a osoba uprawniona nie udowodni, że szkoda powstała od przyjęcia przesyłki do przewozu aż do jej wydania). Do uznania faktów, które wynikają z konstrukcji „chyba że" wymagana jest zatem w tym przypadku nie tylko aktywność dowodowa przewoźnika, ale również bierność po stronie przeciwnej już na etapie powstania ułatwienia dowodowego. Gdyby było to domniemanie prawne, do uznania korzystnych dla przewoźnika faktów wystarczyłaby tylko jego aktywność dowodowa, ponieważ uznanie wniosku domniemania zachodzi z mocy samego prawa, bez udziału drugiej strony. Aktywność dowodową druga

[495] Por. M. Stec, *Umowa przewozu*…, s. 260.

strona podejmuje bowiem dopiero na etapie obalenia domniemania, co ma miejsce jak już domniemanie powstanie.

Można byłoby stwierdzić, że zastosowanie konstrukcji „chyba że" w art. 66 ust. 1 pr. przew. określa rozkład ciężaru dowodu, który prowadzi do przyjęcia, że przewoźnik nie odpowiada za ubytek przesyłki. Analiza art. 66 ust. 1 i 2 pr. przew., prowadzi jednak do wniosku, że obydwa przepisy wbrew istocie zastosowanych w nich konstrukcji „chyba że" i domniemania prawnego nie prowadzą do zmiany rozkładu ciężaru dowodu, ponieważ osoba uprawniona również w przypadku braku tych regulacji, zgodnie z zasadami ogólnymi musiałaby udowodnić, że szkoda powstała w czasie przewozu. Można więc uznać, że sensem tych regulacji jest odwrócenie na zasadzie wyjątku od reguły domniemania odpowiedzialności przewoźnika na rzecz przyjęcia przeciwnego domniemania – braku jego odpowiedzialności w przypadku, kiedy znajdą zastosowanie przesłanki określone w tych przepisach. A zatem oprócz tego, że art. 66 ust. 2 pr. przew. wprowadza domniemanie prawne braku związku czasowego z przewozem, całokształt regulacji art. 66 ust. 1 i 2 pr. przew. prowadzi do wniosku, że z uregulowania tego wynika domniemanie prawne braku odpowiedzialności przewoźnika, co *expressis verbis* nie zostało w tych przepisach wyrażone[496]. Jednocześnie nie należy zgodzić się z wyrażonym w literaturze przedmiotu poglądem, że wynikiem domniemania z art. 66 ust. 2 pr. przew. jest ustalenie, że szkoda nastąpiła w czasie przewozu[497]. Jest to całkowite nieporozumienie i niezrozumienie istoty tej regulacji. Wnioskiem tego domniemania jest uznanie, że szkoda w substancji przesyłki nie nastąpiła w czasie przewozu.

W związku z posłużeniem się w art. 66 ust. 1 pr. przew. konstrukcją „chyba że", a w art. 66 ust. 2 pr. przew. domniemaniem prawnym, mając na względzie to, że nie są to tożsame konstrukcje prawne nasuwa się pytanie o zasadność takiego rozróżnienia w sytuacji, gdy przepisy te regulują to samo

[496] W związku z tym, że domniemania prawne są normami prawnymi odtwarzanymi z przepisów można mówić o domniemaniach, które nie są wysłowione w jednym przepisie, ale wynikają z całokształtu regulacji np. domniemanie, że szkoda została spowodowana z przyczyn, za które przewoźnika odpowiada, jeżeli zaistniała w czasie przewozu.
[497] A. Jaworski, *Prawo przewozowe*..., art. 66 pr. przew., nb 2.

zagadnienie – niepowstanie szkody w czasie przewozu. Wyjaśnieniem może być tu okoliczność, że pomimo tego, że przedmiot regulacji jest podobny, to jednak inne są warunki powstania powyższych ułatwień dowodowych. W przypadku art. 66 ust. 1 pr. przew. chodzi o dostarczenie przesyłki bez śladu naruszenia, ewentualnie w zamkniętym środku transportowym z nienaruszonymi plombami nadawcy, natomiast art. 66 ust. 2 pr. przew. dotyczy przewozu w zamkniętym przez nadawcę, nienaruszonym pojemniku transportowym i również z nienaruszonymi, założonymi przez niego plombami. Jak widać zabezpieczenie określone w art. 66 ust. 2 pr. przew. zapewnia przesyłce większą ochronę. Przewóz kontenerowy ma służyć jej należytemu zabezpieczeniu podczas transportu[498]. Dlatego więc w tym przypadku ustawodawca zdecydował się na dalej idące ułatwienie dowodowe dotyczące niepowstania szkody w czasie przewozu w postaci domniemania prawnego. Jednocześnie objął tym przepisem wszystkie rodzaje szkód, a nie tylko ubytek jak w przypadku art. 66 ust. 1 pr. przew., o czym szerzej w dalszej części pracy.

5.3. Ułatwienie dowodowe dotyczące przesyłek, których masy i liczby sztuk przewoźnik nie sprawdził przy nadaniu (art. 66 ust. 1 pr. przew.)

Przyjmuje się, że art. 66 ust. 1 pr. przew. reguluje domniemanie niepowstania szkody w czasie przewozu dotyczące przesyłek, których masy i liczby sztuk przewoźnik nie sprawdził przy nadaniu do przewozu. W przepisie zastosowano konstrukcję „chyba że", która służy do wprowadzenia tzw. „wątpliwego" domniemania prawnego. Co do zasady konstrukcja ta powoduje przerzucenie ciężaru dowodu. Przepis ten stanowi przykład wyjątku od tej zasady, ponieważ nie prowadzi do przerzucenia ciężaru dowodu. Udowodnienie związku czasowego z przewozem leży bowiem po stronie osoby uprawnionej, nawet gdyby przepis ten nie obowiązywał.

W literaturze został wyrażony pogląd, że rola ułatwienia dowodowego z art. 66 ust. 1 pr. przew. jest taka, iż w sytuacji, gdy przepis ten znajdzie zastosowanie, unicestwia on wnioski wynikające z domniemania z art. 781 § 2

[498] A. Kolarski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, s. 116.

k.c. w przedmiocie przyjęcia przesyłki w należytym stanie. Domniemanie z art. 66 ust. 1 pr. przew. modyfikuje bowiem art. 781 § 2 k.c. w ten sposób, że jego podstawy zastępują zastrzeżenia przewoźnika dotyczące stanu przesyłki. Powoduje to, że nawet jeżeli przewoźnik nie zgłosi zastrzeżeń co do opisu przesyłki w zakresie jej ilości, a znajdzie zastosowanie domniemanie z art. 66 ust. 1 pr. przew., osoba uprawniona nie może powoływać się na domniemanie należytego stanu przesyłki z art. 781 § 2 k.c.[499]. Choć mogłoby wydawać się, że pogląd ten nie jest pozbawiony słuszności, to jednak analiza zakresu domniemania należytego stanu przesyłki z art. 781 § 2 k.c. prowadzi do wniosku, że domniemaniem tym nie jest objęta ilość towaru tylko jego stan jakościowy. Brak zastrzeżeń ze strony przewoźnika co do ilości towaru nie powoduje zatem, że ilość tę się domniemywa. *De lege ferenda* przepis ten powinien także dotyczyć stanu ilościowego towaru, ale w aktualnym stanie prawnym tak nie jest. W obecnym kształcie regulacji zakresy zastosowania art. 66 ust. 1 pr. przew. i art. 781 § 2 k.c. nie pokrywają się. Ze swej istoty ubytek przesyłki nie dotyczy bowiem jej jakości tylko masy i liczby sztuk. Jak już wspomniano przepis ten odwraca domniemanie odpowiedzialności przewoźnika na rzecz przyjęcia domniemania braku jego odpowiedzialności, przy spełnieniu wynikających z tego przepisu przesłanek, z zastrzeżeniem jednak, że wniosek tego domniemania nie sprowadzałby się do uznania faktów tylko do przyjęcia określonej oceny prawnej. Domniemanie to nie wynika bezpośrednio z przepisu, ale z całokształtu regulacji art. 66 pr. przew. Potwierdza to orzeczenie Sąd Apelacyjnego w Krakowie, zgodnie z którym jeżeli sporna przesyłka została dostarczona bez śladów naruszenia, na stronie powodowej (podmiocie posiadającym legitymację do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych) spoczywa ciężar dowodu, że stwierdzony w tej przesyłce ubytek powstał w czasie od przyjęcia jej do przewozu do jej wydania. Powód w celu przypisania odpowiedzialności przewoźnikowi za stwierdzony w przesyłce ubytek powinien udowodnić, że liczba sztuk towaru była w chwili przyjęcia przesyłki taka jak wskazana w dokumencie wydania i liście przewozowym[500].

[499] Por. D. Ambrożuk–Wesołowska, *Ustalenie stanu przesyłki*…, s. 486.
[500] Zob. wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z 17 września 1991 r., I ACr 276/91, Lex nr 1680413.

W przypadku braku zastosowania ułatwienia dowodowego dotyczącego przesyłek, których masy i liczby sztuk przewoźnik nie sprawdził przy nadaniu z art. 66 ust. 1 pr. przew., przewoźnik wciąż będzie mógł uwolnić się od odpowiedzialności poprzez wykazanie braku związku czasowego szkody z przewozem lub przyczyn zwalniających ogólnych albo szczególnych[501].

5.3.1. Warunki stosowania ułatwienia

Podstawę ułatwienia dowodowego z art. 66 ust. 1 pr. przew. stanowi przyjęcie przez przewoźnika do przewozu przesyłki, której masy i liczby sztuk nie sprawdził przy nadaniu oraz dostarczenie przesyłki przez przewoźnika bez śladu naruszenia w otwartym środku transportowym lub dostarczenie przesyłki bez śladu naruszenia z nienaruszonymi plombami nadawcy w zamkniętym środku transportowym. Aby ułatwienie to powstało powyższe przesłanki muszą być spełnione kumulatywnie. Ciężar dowodu spoczywa na przewoźniku, który z powyższych faktów wywodzi korzystne skutki w postaci powstania ułatwienia[502]. Jego podstawa nie zawiera braku zastrzeżeń przewoźnika co do stanu przesyłki w momencie przyjmowania jej do przewozu.

Pierwszą przesłanką zastosowania art. 66 ust. 1 pr. przew. jest to, że przewoźnik nie sprawdził masy i liczby sztuk przesyłki przy nadaniu. Uzależnienie zastosowania korzystnego dla przewoźnika ułatwienia dowodowego od niesprawdzenia przez niego masy i liczby sztuk przesyłki powoduje, że nie będzie wykonywał on tych czynności. Regulacja ta miała sens przed nowelizacją, gdy w orzecznictwie arbitrażowym został wykształcony pogląd, zgodnie z którym niesprawdzenie przez przewoźnika masy i liczby sztuk przesyłki w sytuacji, gdy na podstawie art. 45 pr. przew. miał taki obowiązek, powoduje przyjęcie, że masa lub liczba sztuk zadeklarowana przez nadawcę wiąże przewoźnika, tak jakby sam ją ustalił. Wskutek tego przewoźnik nie mógł powoływać się na ułatwienie z art. 66. pr. przew. Zgodnie z literaturą przedmiotu przewoźnik nie może powoływać się na ułatwienie z art. 66 ust. 1 pr. przew. dotyczące przesyłek, których masy i

[501] A. Kolarski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, s. 117; K. Wesołowski, *Dochodzenie roszczeń…*, s. 119.
[502] Por. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 340.

liczby sztuk nie sprawdził przy nadaniu, jeżeli nie spełnił żądania nadawcy co do sprawdzenia masy i liczby sztuk przesyłki w momencie przyjmowania jej do przewozu[503]. Wobec skreślenia art. 45 pr. przew. bez zmiany treści art. 66 ust. 1 pr. przew., przewoźnicy w braku obowiązku ważenia i liczenia przesyłki nie wykonują tych czynności, co powoduje, że ich odpowiedzialności za ubytek przesyłki jest iluzoryczna[504]. Żeby nadać sens tej regulacji należałoby przyjąć, że jeżeli nadawca wyraźnie żąda przeliczenia przesyłki, a przewoźnik tego nie uczynił, to przepis ten nie będzie miał zastosowania.

Następna przesłanka zastosowania ułatwienia z art. 66 ust. 1 pr. przew. to dostarczenie przesyłki bez śladów naruszenia. Cecha nienaruszalności odnosi się nie tylko do środka transportowego, ale także przesyłki. Przepis ten nie ma więc zastosowania w przypadku, gdy przewoźnik dostarczył przesyłkę w środku transportowym, który wprawdzie nie nosi śladów naruszeń, z nienaruszonymi oryginalnymi plombami, ale przesyłka jest naruszona[505]. O nienaruszonym stanie przesyłki można mówić jedynie wtedy, gdy zewnętrzny stan przesyłki jest zgodny z treścią listu przewozowego[506]. W literaturze wskazuje się, że nienaruszony stan przesyłki odnosi się do stanu jakościowego i ilościowego towaru, w zakresie, w jakim przewoźnik mógł go ustalić[507].

Kolejną przesłankę tego ułatwienia stanowi nienaruszony stan plomb pochodzących od nadawcy, która ma zastosowanie tylko do przesyłek przewożonych w zamkniętych środkach transportowych[508]. Brak jest definicji legalnej pojęcia „zamkniętego środka transportowego". W praktyce transportowej przyjmuje się, że jest to środek, do którego nie można dostać się bez naruszenia plomb i elementów konstrukcyjnych. W szczególności pojęcie to odnosi się do wagonów krytych, izotermicznych, cystern, samochodów z krytymi i zamkniętymi pomieszczeniami ładunkowymi, wydzielonych i zamykanych

[503] Por. K. Wesołowski (w:) W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu…*, s. 177–178.
[504] Por. K. Wesołowski, *Odpowiedzialność przewoźnika…*, s. 82.
[505] *Ibidem*, s. 83.
[506] Zob. wyrok Sądu Rejonowego w Warszawie z 27 maja 2015 r., XVI GC 516/14, Lex nr 2077334.
[507] W. Górski, A. Żabski, *Prawo przewozowe*..., s. 235; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 339.
[508] Por. K. Wesołowski, *Odpowiedzialność przewoźnika…*, s. 83.

ładowni na statkach oraz środków transportowych osłoniętych plandekami[509]. Ułatwienie to nie będzie miało zastosowania w przypadku dostarczenia przesyłki z nienaruszonymi plombami nadawcy w zamkniętym środku transportowym, gdy po jego otwarciu okaże się, że przesyłka jest naruszona[510]. Ułatwienie nie będzie miało również zastosowania, jeżeli przewoźnik dostarczy przesyłkę naruszoną, a w przypadku przewozu w zamkniętym środku transportowym z naruszonymi plombami nadawcy, choćby nie było związku pomiędzy tymi naruszeniami a szkodą[511]. Przesyłka nie może nosić śladu ingerencji od chwili przyjęcia jej do przewozu aż do wydania jej odbiorcy.

Zgodnie z wciąż aktualnym orzeczeniem Głównej Komisji Arbitrażowej wskazanie nienaruszonego stanu plomb zabezpieczających przesyłkę wymaga ustalenia ich liczby, stanu oraz odciśniętych na nich oznaczeń umożliwiających stwierdzenie, od kogo plomby pochodzą, jakie posiadają cechy oraz kiedy zostały założone. W celu ustalenia, że przesyłkę wydano z nienaruszonymi plombami w rozumieniu art. 66 ust. 1 pr. przew. nie wystarcza bowiem stwierdzenie zgodnej liczby plomb zabezpieczających przesyłkę, oraz nieuszkodzonego drutu. Niezbędne jest także ustalenie stanu metalowych (lub innego rodzaju) krążków zabezpieczających końce tego drutu. O nienaruszonym stanie tych krążków można mówić wówczas, gdy odciśnięte na nich oznaczenia pozwalają na ustalenie w sposób niewątpliwy od kogo plomby pochodzą, jakie posiadają znaki oraz kiedy zostały założone, bez względu na to, czy dane te zostały zamieszczone w liście przewozowym. Wspomniane przesłanki muszą zachodzić łącznie. Stwierdzenie zatem nieczytelności któregokolwiek z tych oznaczeń pozwala na przyjęcie, że plomba była nieczytelna. Fakt ten z kolei uniemożliwia ustalenie, że plomby zabezpieczające przesyłkę były nienaruszone[512]. Z orzeczeniem tym należy się zgodzić. W sytuacji, gdyby z trzech plomb założonych na środek transportowy nienaruszona byłaby tylko jedna z nich, to zgodnie z zasadami logiki środek transportowy nie mógłby zostać otwarty. Jednak w związku z tym, że jest to przepis szczególny, należy zastosować wykładnię zwężającą i uznać, że

[509] A. Kolarski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, s. 115.
[510] Por. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 339–340.
[511] Por. K. Wesołowski, *Rec.: W. Górski, A. Żabski, Prawo przewozowe…*, s. 117.
[512] Orzeczenie GKA z 6 stycznia 1987 r., IP–8905/86, OSP 1988, nr 7–8, poz. 183.

do zastosowania domniemania nienaruszalność plomb powinna się odnosić do nich wszystkich.

W literaturze sporne jest to, czy sprawdzenie przesyłki w trybie art. 48 pr. przew. uniemożliwia zastosowanie ułatwienia z art. 66 ust. 1 pr. przew. Wyrażone zostały dwa poglądy. Zgodnie z pierwszym z nich ułatwienie to nie będzie miało zastosowania, jeżeli przewoźnik skorzysta z uprawnienia określonego w art. 48 ust. 1 pr. przew. do sprawdzenia, czy przesyłka odpowiada oświadczeniom nadawcy zawartym w liście przewozowym oraz czy zachowane zostały przepisy dotyczące rzeczy dopuszczonych do przewozu na warunkach szczególnych. Odnosi się to do sytuacji, gdy przewoźnik miał możliwość sprawdzenia rzeczywistego stanu przesyłki i zgłoszenia stosownego zastrzeżenia. Jeżeli go nie zgłosił, to należy przyjąć, że jej stan co do masy i liczby sztuk przesyłki odpowiada oświadczeniu nadawcy[513]. W świetle drugiego poglądu dokonanie przez przewoźnika czynności sprawdzających na podstawie art. 48 pr. przew. samo w sobie nie może być przyczyną odmowy zastosowania art. 66 ust. 1 pr. przew., ponieważ nie musi prowadzić do naruszenia przesyłki[514]. Należy opowiedzieć się za pierwszym stanowiskiem i zwrócić uwagę, że przesłanką zastosowania art. 66 ust. 1 pr. przew. jest przyjęcie przez przewoźnika do przewozu przesyłki, której masy i liczby sztuk nie sprawdził przy nadaniu. Jeżeli zatem na podstawie art. 48 ust. 1 pr. przew. przewoźnik dokonał sprawdzenia przesyłki w powyższym zakresie, to przepis art. 66 ust. 1 pr. przew. nie będzie mógł mieć zastosowania, pod warunkiem, że sprawdzenie to dokonywane jest przy nadaniu. Ponadto, jeżeli przewoźnik nie zgłosi zastrzeżeń, zastosowanie znajdzie domniemanie z art. 781 § 2 k.c. należytego stanu przesyłki przy przyjmowaniu jej do przewozu, jednak obejmuje ono swym zakresem jedynie stan jakościowy, a nie ilościowy przesyłki.

Podpisanie przez przewoźnika listu przewozowego, w którym podano liczbę sztuk przesyłki powoduje powstanie domniemania faktycznego sprawdzenia tej liczby przez przewoźnika. Wówczas art. 66 ust. 1 pr. przew. nie

[513] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 66 pr. przew., nb 3; A. Kolarski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, s. 115.
[514] K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 339.

ma zastosowania. Jednocześnie w przypadku przyjęcia przez przewoźnika określonej liczby sztuk palet, kartonów czy worków i dostarczenia mniejszej ich liczby, nie można mówić o nienaruszonym stanie przesyłki, choćby pozostałe sztuki przesyłki nie nosiły śladów naruszenia. Ułatwienie to przewoźnik może obalić poprzez udowodnienie, że w konkretnych okolicznościach nie przeliczył liczby sztuk przesyłki, ponieważ nie brał udziału w załadunku z powodu jego niedopuszczenia lub nie miał możliwości przeliczenia towaru znajdującego się w opakowaniach w postaci zamkniętych kartonów, ofoliowanych palet i pozaszywanych worków, a w liście przewozowym oprócz liczby opakowań podana została liczba towarów w tych opakowaniach. Jednocześnie ułatwienie z art. 66 ust. 1 pr. przew. odnosi się do opakowań, a nie liczby sztuk towarów w tych opakowaniach[515]. W przypadku jednak, gdy środek transportowy posiadał plomby i dostarczona został mniejsza liczbę towarów, wówczas należy przyjąć, że przesyłka jest nienaruszona.

W literaturze przedmiotu został wyrażony pogląd, zgodnie z którym powyższe ułatwienie nie będzie miało zastosowania w przypadku dostarczenia przesyłki przez przewoźnika w uszkodzonym środku transportowym, choćby sama przysyłka nie doznała naruszenia[516]. Wyrażono także odmienny pogląd, zgodnie z którym powyższy wniosek nie wynika bezpośrednio z treści przepisu. Dotyczy on jedynie dostarczenia przesyłki bez śladu naruszenia. Nie ma znaczenia stan środka transportowego, ponieważ istotny jest stan przesyłki[517]. Należy przyjąć, że właściwe jest objęcie zakresem pojęcia nienaruszalności także środka transportowego. Aby zastosować wykładnię rozszerzającą należy odwołać się do reguł funkcjonalnych wykładni, np. założenia o racjonalności prawodawcy, w szczególności do jego systemu wartości. Jednocześnie wykładnię rozszerzającą można zastosować wtedy, gdy uzasadnione jest przełamanie jednoznacznego rezultatu wykładni językowej[518]. W literaturze przedmiotu odwołano się do przemawiających za taką wykładnią intencji ustawodawcy dotyczących ochrony

[515] Por. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 338–339.
[516] Por. K. Wesołowski (w:) W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu…*, s. 178.
[517] T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 66 pr. przew., nb 3.
[518] Zob. M. Zieliński, *Wykładnia prawa…*, s. 240–241.

dobrej wiary przewoźnika przyjmującego do przewozu przesyłkę, której masy i liczby sztuk nie sprawdził przy nadaniu, ale w sytuacji, gdy przewóz był wykonany prawidłowo[519]. Takie stanowisko wydaje się uzasadnione. Można bowiem wyobrazić sobie sytuację, gdy samochód ciężarowy, w którym transportowana jest przesyłka, wprawdzie jest zaplombowany, ale plandeka jest przecięta albo gdy wagon z nienaruszonymi plombami ma wyłamane deski. Trudno przyjąć wówczas, że w rozumieniu art. 66 ust. 1 pr. przew. przesyłka jest nienaruszona, ponieważ to by kłóciło się z celem tego przepisu.

Zgodnie z orzeczeniem Sądu Najwyższego wydanym w okresie, kiedy obowiązek ważenia i liczenia przesyłki wynikał z ustawy, w przypadku niedokonania ważenia przesyłki przez kolej z powodu braku wagi różnica między deklarowaną wagą przesyłki a wagą stwierdzoną przy odbiorze stwarza domniemanie, że brak ilościowy przesyłki jest rezultatem niedoładowania przez nadawcę[520]. Aktualnie w literaturze przedmiotu powyższe stanowisko budzi uzasadnione zastrzeżenie. Ułatwienia z art. 66 pr. przew. odnoszą się do relacji pomiędzy osobą uprawnioną do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z tytułu szkody w substancji przesyłki, a więc nadawą lub odbiorcą, a przewoźnikiem. Nie dotyczą zaś stosunku pomiędzy nadawcą a odbiorcą. Kwestia masy, liczby sztuk przesyłki oraz jej jakości powinna być oceniana według przepisów właściwych dla zawartej przez nich umowy[521]. Ponadto należy zwrócić uwagę, że ułatwienie z art. 66 ust. 1 pr. przew. powstaje w przypadku przyjęcia przez przewoźnika do przewozu przesyłki, której masy i liczby sztuk nie sprawdził przy nadaniu oraz dostarczenia przesyłki przez przewoźnika bez śladu naruszenia w otwartym środku transportowym lub dostarczenia przesyłki z nienaruszonymi plombami nadawcy w zamkniętym środku transportowym. Nie ma znaczenia tu przyczyna niedokonania ważenia. Ułatwienie to dotyczy braku związku czasowego z przewozem, a nie przyczyny ubytku przesyłki[522].

---

[519] K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 340.
[520] Wyrok Sądu Najwyższego z 8 listopada 1989 r., III CRN 349/89, Lex nr 1633762.
[521] Por. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 336.
[522] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 66 pr. przew., nb 4.

Jeżeli któraś z powyższych przesłanek zastosowania ułatwienia dowodowego z art. 66 ust. 1 pr. przew. nie zostanie spełniona, wówczas przewoźnik, aby uwolnić się od odpowiedzialności powinien wykazać, że szkoda nie powstała w czasie przewozu albo powstała wskutek jednej z okoliczności zwalniających – udowodnić przyczynę zwalniającą ogólną lub uprawdopodobnić przyczynę zwalniającą szczególną[523].

5.3.2. Zakres ułatwienia

Ułatwienie z art. 66 ust. 1 pr. przew. dotyczy uznania braku odpowiedzialności przewoźnika za ubytek przesyłki, której masy i liczby sztuk nie sprawdził przy nadaniu. Przepis ten wskazuje tylko jedną z rodzajów szkód – ubytek, spośród szkód transportowych wymienionych w art. 65 ust. 1 pr. przew. Z jego literalnego brzmienia wynika, że nie ma zastosowania do szkody całkowitej – utraty oraz do uszkodzenia przesyłki. Przewoźnik nie może zatem powołać się na ten przepis w celu zwolnienia z odpowiedzialności w przypadku wystąpienia innego rodzaju szkody w przewozie niż wymieniony w nim ubytek. Szkoda polegająca na ubytku w sytuacji, której dotyczy przepis, może nastąpić przed przyjęciem przesyłki do przewozu i być skutkiem w szczególności niedokładnego ważenia, świadomego fałszowania jego wyniku albo błędnego wpisania masy lub liczby sztuk przesyłki do listu przewozowego, niż rzeczywiście zaistniałym ubytkiem. Stąd w doktrynie szkody, o których mowa w tym przepisie nazwa się „fikcyjnymi szkodami transportowymi”[524].

5.3.3. Przerzucenie ciężaru dowodu, obalenie ułatwienia

W literaturze przedmiotu wskazuje się, że domniemanie niepowstania szkody w czasie przewozu z art. 66 ust. 1 pr. przew. dotyczące przesyłek, których masy i liczby sztuk przewoźnik nie sprawdził przy nadaniu należy do domniemań

[523] Zob. K. Wesołowski, *Odpowiedzialność przewoźnika…*, s. 84.
[524] Por. S. Grobel (w:) *Prawo przewozowe*, M. Sośniak (red.), Katowice 1987, s. 232; K. Wesołowski (w:) W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu…*, s. 177; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 336–337.

prawnych zwykłych[525], a więc jest wzruszalne. Możliwość obalenia tego domniemania przeciwdowodem została wyrażona *expressis verbis* w art. 66 ust. 1 pr. przew.[526].

Niezależnie od tego, że w przepisie tym mamy do czynienia z konstrukcją „chyba że", a nie domniemaniem prawnym, w ocenie autorki niniejszej pracy art. 66 ust. 1 pr. przew. nie powoduje przerzucenia ciężaru dowodu na podmiot uprawniony do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych od przewoźnika, a więc nadawcy lub odbiorcy przesyłki. Jeżeli zostały spełnione przesłanki tego przepisu, tj. jeżeli sporna przesyłka została dostarczona bez śladów naruszenia w otwartym środku transportowym lub bez śladów naruszenia z nienaruszonymi plombami nadawcy w zamkniętym środku transportowym, na osobie uprawnionej spoczywa ciężar dowodu, że stwierdzony w tej przesyłce ubytek powstał w czasie przewozu – od przyjęcia jej do przewozu do jej wydania, co osoba uprawniona i tak miałaby udowodnić, gdyby przepis ten nie obowiązywał. Osoba uprawniona może przeprowadzić dowód na fakt związku czasowego z przewozem przy pomocy wszelkich środków dowodowych[527]. Przeprowadzenie takiego dowodu przez nadawcę lub odbiorcę może być jednak trudne ze względu na to, że nie są oni uczestnikami przewozu[528]. Jednocześnie skuteczne przeprowadzenie tego dowodu nie oznacza przyjęcia odpowiedzialności przewoźnika, ponieważ może on powołać się na jedną z przyczyn zwalniających ogólnych z art. 65 ust. 2 pr. przew. lub szczególnych z art. 65 ust. 3 w zw. z art. 65 ust. 4 pr. przew.[529]. Jak słusznie wskazał Sąd Najwyższy, ładowanie towaru, choćby pod kontrolą urzędu celnego, nie stanowi nawet w razie nadejścia wagonu z nienaruszonymi plombami

[525] M. Stec, *Umowa przewozu…*, s. 260; T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 66 pr. przew., nb 1; A. Kolarski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, s. 114; K. Wesołowski, *Rec.: W. Górski, A. Żabski, Prawo przewozowe…*, s. 235.
[526] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 66 pr. przew., nb 1; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 335.
[527] A. Jaworski, *Prawo przewozowe…*, art. 66 pr. przew., nb 1.
[528] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 66 pr. przew., nb 1; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 335–336.
[529] Por. M. Stec, *Umowa przewozu* (w:) *System Prawa Prywatnego, Tom 7, Prawo zobowiązań – część szczegółowa*, J. Rajski (red.), Warszawa 2004, s. 878; T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 66 pr. przew., nb 1; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 335–336.

do miejsca przeznaczenia niewzruszonego dowodu, że towar załadowany został w skrzyniach niewadliwych[530].

5.4. Domniemania niepowstania szkody w czasie przewozu dotyczące przesyłek przewożonych w pojemnikach transportowych (art. 66 ust. 2 pr. przew., art. 12 ust. 3 CMNI)

Przepis art. 66 ust. 2 pr. przew. reguluje domniemanie niepowstania szkody w czasie przewozu dotyczące przesyłek przewożonych w pojemniku transportowym. Pojemniki transportowe (kontenery) są ładowane, zamykane i plombowane przez nadawcę, ewentualnie działającego w jego imieniu załadowcę. W związku z tym przewoźnik nie ma możliwości sprawdzenia, czy przesyłka odpowiada oświadczeniom nadawcy zawartym w liście przewozowym, korzystając z uprawnienia z art. 48 ust. 1 pr. przew. w zw. z art. 38 ust. 2 pkt 3 pr. przew. Jednocześnie przyjęcie przez niego przesyłki bez zastrzeżeń powoduje powstanie domniemania z art. 781 § 2 k.c., że znajdowała się ona w należytym stanie. Stąd też przyjmuje się, że art. 66 ust. 2 pr. przew. regulujący przewóz przesyłek w pojemnikach transportowych zawiera uregulowanie szczególne, bardziej korzystne dla przewoźnika[531]. Domniemanie niepowstania szkody w czasie przewozu dotyczące przesyłek przewożonych w pojemniku transportowym jest domniemaniem prawnym materialnym. Do jego wprowadzenia ustawodawca posłużył się klasyczną konstrukcją domniemania w postaci funktora domniemaniotwórczego „domniemywa się", który łączy jego podstawę z wnioskiem.

Przepis art. 12 ust. 3 CMNI stanowi, że jeżeli zgodnie z danymi w dokumencie przewozowym, ładunek znajduje się w kontenerze lub w ładowni statku i został zaplombowany przez inne osoby niż przewoźnik, jego pracownicy lub przedstawiciele, i jeśli ani kontener, ani plomba nie są zniszczone lub złamane w chwili dotarcia do portu wyładunku lub miejsca dostarczenia ładunku, domniemywa się, że ubytek bądź zniszczenie ładunku nie nastąpiły w trakcie przewozu. Przepis ten ustanawia domniemanie prawne niepowstania ubytku ładunku w trakcie przewozu. Jest to również domniemanie prawne materialne.

[530] Zob. orzeczenie Sądu Najwyższego z 14 maja 1937 r., C.II. 6/37, RPEiS 1938, nr 2, poz. 418.
[531] Por. K. Wesołowski, *Odpowiedzialność przewoźnika…*, s. 84.

Jego podstawa jest połączona z wnioskiem za pomocą typowego funktora domniemaniotwórczego „domniemywa się".

5.4.1. Warunki stosowania domniemań

Podstawą domniemania niepowstania szkody w czasie przewozu dotyczącego przesyłek przewożonych w pojemnikach transportowych jest przewóz przesyłki do miejsca przeznaczenia w pojemniku transportowym, zamknięcie pojemnika transportowego i założenie plomb przez nadawcę oraz stan nienaruszalności pojemnika transportowego i plomb w momencie wydania przesyłki odbiorcy. Podstawa tego domniemania także nie zawiera braku zastrzeżeń przewoźnika co do stanu przesyłki w momencie przyjmowania jej do przewozu. Również i w tym przypadku ciężar dowodu na powyższe fakty spoczywa na przewoźniku, który wywodzi z nich korzystne dla siebie skutki polegające na powstaniu domniemania. Domniemanie to dotyczy braku związku czasowego z przewozem[532]. Użyte w przepisie określenie, że szkoda nie nastąpiła „w czasie przewozu" należy interpretować szeroko jako odnoszące się do całego okresu sprawowania pieczy nad przesyłką przez przewoźnika. Obejmuje ono sytuację, gdy kontener znajduje się na pozostającym w ruchu środku transportowym lub oczekuje na ten środek w terminalu kontenerowym przewoźnika[533].

Domniemanie z art. 66 ust. 2 pr. przew. odnosi się do szkód powstałych w przewozie w kontenerze lub innym pojemniku transportowym[534]. Pojęcie pojemnik transportowy nie posiada definicji legalnej. W poprzedniej wersji ustawy, w art. 66 ust. 2 pr. przew. mowa była o kontenerach (Dz.U. z 1984 r. nr 53 poz. 272). Zgodnie z art. 1 lit. c Konwencji Celnej w sprawie kontenerów sporządzonej w Genewie dnia 2 grudnia 1972 r. (Dz.U. z 1983 r. nr 7 poz. 36) określenie „kontener" oznacza urządzenie transportowe (skrzynię przenośną, cysternę lub inne podobne urządzenie): i) całkowicie lub częściowo zamknięte,

[532] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, nb 2 i 6; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 335 i 341.
[533] K. Wesołowski (w:) W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu*…, s. 180; K. Wesołowski, *Odpowiedzialność przewoźnika…*, s. 85.
[534] K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 335.

stanowiące pomieszczenie przeznaczone do załadowania do niego towarów, ii) o charakterze trwałym i odpowiednio do tego wystarczająco mocne, aby nadawało się do wielokrotnego użytku, iii) specjalnie skonstruowane, aby ułatwiało przewóz towarów jednym lub kilkoma rodzajami środków transportu bez potrzeby przeładunków pośrednich, iv) skonstruowane w sposób ułatwiający posługiwanie się nim, zwłaszcza przy przeładunku z jednego środka przewozowego na inny, v) skonstruowane dla ułatwienia załadunku i wyładunku oraz i) o pojemności co najmniej jednego metra sześciennego; określenie „kontener" obejmuje również sprzęt i wyposażenie kontenera, właściwe dla danego typu kontenera, pod warunkiem że ten sprzęt i wyposażenie będą przewożone razem z kontenerem; określenie „kontener" nie obejmuje ani opakowań, ani pojazdów oraz ich oprzyrządowania i części zamiennych. Jednocześnie zgodnie z art. II ust. 1 Międzynarodowej Konwencji o bezpiecznych kontenerach sporządzonej w Genewie dnia 2 grudnia 1972 r. (Dz.U. z 1984 r. nr 24 poz. 118) pojęcie „kontener" oznacza urządzenie transportowe: a) o charakterze trwałym i wystarczająco mocne, aby mogło być wielokrotnie użyte; b) zaprojektowane specjalnie do ułatwiania przewozu ładunków jednym lub kilkoma rodzajami środków transportu, bez potrzeby przeładunków pośrednich; c) zaprojektowane tak, aby mogło być zamocowane oraz aby można nim było łatwo manipulować, i w tym celu wyposażone w naroża zaczepowe; d) o takich rozmiarach, że powierzchnia zawarta między czterema zewnętrznymi dolnymi narożami wynosi; i) co najmniej 14 m^2 (150 stóp kwadratowych) lub ii) co najmniej 7 m^2 (75 stóp kwadratowych), jeżeli jest wyposażone w górne naroża zaczepowe; określenie „kontener" nie obejmuje ani pojazdów, ani opakowań, jednakże kontenery przewożone na podwoziach są objęte tym określeniem[535].

[535] Należy zwrócić uwagę, że współcześnie w przewozie morskim występują tzw. „inteligentne kontenery", tj. kontenery morskie wyposażone w sprzęt do komunikacji satelitarnej. Urządzenia te wysyłają informacje do centrum danych na pokładzie statku, które następnie przesyła je drogą satelitarną na brzeg. Ta nowoczesna technologia pozwala na wyposażenie kontenerów w czujniki, które mogą przechwytywać i przesyłać wszelkiego rodzaju dane: lokalizację GPS kontenera, temperaturę w jego wnętrzu, czy drzwi są otwarte czy zamknięte, itd. Obsługę zapewniają tu aplikacje znane jako "*Remote Container Management*" lub RCM. Kwestie te mają istotne znaczenie dla odpowiedzialności przewoźnika. Zob. F. Stevens, *Smart Containers: The Smarter, the More Scope for Liability?* (w:) *Maritime Liabilities in a Global and Regional Context*, B. Soyer, A. Tettenborn (red.), London and New York 2020, s. 72 i n.

W literaturze przedmiotu przyjmuje się, że pojemnik transportowy powinien spełniać powyższe cechy kontenera z wyjątkiem wymiarów. Jest to zatem pojęcie szersze, które oznacza każde opakowanie niezależnie od wymiarów, które posiada powyższe cechy[536]. Podaje się również, że pojemnik transportowy jest to trwałe i odpowiednio wytrzymałe urządzenie transportowe, do wielokrotnego użytku, specjalnie zaprojektowane do przewozu towarów jednym lub wieloma środkami transportowymi, bez ich przeładowywania, wyposażone w urządzenia ułatwiające jego obsługę, umożliwiające przemieszczanie z jednego środka transportowego na inny oraz łatwe do napełniania i opróżniania, bez względu na jego pojemność wewnętrzną. Pojemnik transportowy jest to rodzaj opakowania, które łącznie z zawartością stanowi przesyłkę, nie jest natomiast elementem środka transportowego[537]. Przesłanka nienaruszalności odnosi się do pojemnika transportowego, a nie do jego zawartości[538].

Powyższe stanowisko potwierdza orzeczenie Sądu Rejonowego dla m. st. Warszawy w Warszawie, zgodnie z którym art. 66 ust. 2 pr. przew. nie znajduje zastosowania do kartonu, w którym przewożone są środki chemiczne i higieniczne. Nie sposób zakwalifikować go bowiem jako zaplombowanego pojemnika transportowego w rozumieniu treści art. 66 ust. 2 pr. przew. Za pojemnik transportowy należy uznać kwalifikowany rodzaj opakowania, o czym świadczy choćby wymóg jego zaplombowania[539].

W przypadku domniemania niepowstania szkody w czasie przewozu z art. 66 ust. 2 pr. przew. dotyczącego przesyłek przewożonych w pojemnikach transportowych, w odróżnieniu od ułatwienia dowodowego z art. 66 ust. 1 pr. przew. nie ma znaczenia niesprawdzenie przez przewoźnika masy i liczby sztuk przesyłki przy nadaniu. Przesłanka ta nie stanowi podstawy domniemania z

[536] T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 66 pr. przew., nb 5.
[537] K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 340–341.
[538] K. Wesołowski (w:) W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu…*, s. 180.
[539] Zob. wyrok Sądu Rejonowego dla m. st. Warszawy w Warszawie z 5 września 2014 r., XV GC 4912/13, Legalis.

art. 66 ust. 2 pr. przew.[540]. W przepisach tych użyto różnych określeń odnoszących się do braku związku czasowego z przewozem. W art. 66 ust. 1 pr. przew. użyto sformułowania „w czasie od przyjęcia przesyłki do przewozu aż do jej wydania", a w art. 66 ust. 2 pr. przew. „w czasie przewozu". Nie ma to jednak znaczenia, ponieważ określenia te są tożsame. Odnoszą się one do czasu, w którym przesyłka pozostaje w pieczy przewoźnika, niezależnie od tego czy jest transportowana, czy np. oczekuje na transport w terminalu kontenerowym przewoźnika[541]. Należy zwrócić uwagę, że taka regulacja nie przystaje jedynie do wymogów Zasad techniki prawodawczej. Zgodnie bowiem z § 10 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej" (Dz.U. z 2016 r. poz. 283) do oznaczenia jednakowych pojęć używa się jednakowych określeń, a różnych pojęć nie oznacza się tymi samymi określeniami.

Zgodnie z orzecznictwem sprzed nowelizacji art. 66 ust. 2 pr. przew. przesłanki domniemania przewidzianego w tym przepisie dotyczą stanu kontenerów oraz ich zabezpieczenia przez nadawcę. Do przyjęcia domniemania, że szkoda nie nastąpiła w czasie przewozu konieczne jest ustalenie, iż przesyłka nadeszła w kontenerach, których stan odpowiadał wymaganiom określonym w art. 66 ust. 2 pr. przew.[542]. Domniemanie z art. 66 ust. 2 pr. przew. nie znajdzie zastosowania, jeżeli przesyłka nie dotarła do miejsca przeznaczenia zaplombowana[543].

Regulacja art. 12 ust. 3 CMNI zawiera domniemanie prawne niepowstania ubytku lub zniszczenia ładunku w czasie przewozu. Podstawą domniemania są następujące okoliczności: zgodnie z danymi w dokumencie przewozowym, ładunek znajduje się w kontenerze lub w ładowni statku i został zaplombowany przez inne osoby niż przewoźnik, jego pracownicy lub przedstawiciele oraz ani kontener, ani plomba nie są zniszczone lub złamane w chwili dotarcia do portu

[540] H. Goryszewski (w:) *Prawo przewozowe z komentarzem*, A. Kolarski (red.), Warszawa 1987, s. 227.
[541] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 66 pr. przew., nb 6; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 341–342.
[542] Zob. wyrok Sądu Najwyższego z 4 kwietnia 1990 r., IV CR 1051/89, Legalis.
[543] Por. wyrok Sądu Okręgowego w Rzeszowie z 17 listopada 2017 r., VI Ga 491/17, Lex nr 2513244.

wyładunku lub miejsca dostarczenia ładunku. Wniosek domniemania stanowi twierdzenie, że ubytek bądź zniszczenie ładunku nie nastąpiły w trakcie przewozu.

W przepisie tym w warunkach powstania domniemania, w porównaniu do art. 66 ust. 2 pr. przew., znajduje się odwołanie do danych zawartych w dokumencie przewozowym. Jednocześnie plomby w przypadku regulacji art. 12 ust. 3 CMNI nie muszą być założone przez nadawcę, a również przez inne osoby niż przewoźnik, jego pracownicy lub przedstawiciele, co jest ujęciem szerszym. Mogłoby to sugerować, że jeżeli warunki przewozu dotyczące transportu w kontenerze lub ładowni statku oraz plomb nie zostały określone w dokumencie przewozowym, to domniemanie braku związku czasowego szkody z przewozem nie powstanie. Osoba uprawniona do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z tytułu substancji przesyłki mogłaby powołać się na taki argument, w związku z czym zachodziłoby domniemanie odpowiedzialności przewoźnika. Taka wykładnia wydaje się jednak zbyt restrykcyjna. Sytuacja taka choć teoretycznie możliwa do wyobrażenia, to w praktyce wydaje się mało prawdopodobne, aby powyższe warunki przewozu nie wynikały z dokumentu przewozowego. Jednocześnie nawet gdyby przyjąć, że nie powstałoby domniemanie prawne z art. 12 ust. 3 CMNI, to można zastanowić się czy ewentualnie istniałoby domniemanie faktyczne, że ubytek bądź zniszczenie ładunku nie nastąpiły w trakcie przewozu? Normatywne znaczenie takiej regulacji polega bowiem na tym, że występujące w sytuacji w niej wskazanej domniemanie faktyczne przekształca się w domniemanie prawne[544]. W takim przypadku zachodziłby konflikt domniemań – domniemania odpowiedzialności przewoźnika oraz domniemania braku związku czasowego z przewozem. Należy jednak przyjąć, że byłaby to nadmierna liberalizacja regulacji, która nie ma normatywnego uzasadnienia.

5.4.2. Zakres domniemań

Zakres domniemania niepowstania szkody w czasie przewozu z art. 66 ust. 2 pr. przew. dotyczącego przesyłek przewożonych w pojemnikach transportowych jest szerszy od zakresu ułatwienia dowodowego z art. 66 ust. 1

[544] Por. W. Górski, A. Żabski, *Prawo przewozowe*..., s. 235.

pr. przew. dotyczącego przesyłek, których masy i liczby sztuk przewoźnik nie sprawdził przy nadaniu. Wykładnia językowa jednoznacznie wskazuje, że skoro w art. 66 ust. 2 pr. przew. użyto określenia „szkoda", a nie tak jak w art. 66 ust. 1 pr. przew. „ubytek", to wynikające z tego przepisu domniemanie swym zakresem obejmuje wszystkie rodzaje szkód w substancji przesyłki wymienione w art. 65 ust 1. pr. przew. – utratę, ubytek oraz uszkodzenie przesyłki. Pogląd o szerokim zastosowaniu domniemania z art. 66 ust. 2 pr. przew. wspiera także wykładnia celowościowa. Taka regulacja jest uzasadniona tym, że w przypadku przewozu w zamkniętych i zaplombowanych przez nadawcę pojemnikach transportowych przewoźnik nie ma możliwości sprawdzenia stanu przesyłki, prawidłowości jej opakowania i zabezpieczenia[545]. W związku z powyższym nie można zgodzić się z poglądem wyrażonym w literaturze przedmiotu, zgodnie z którym ze względu na przedmiot regulacji, art. 66 ust. 2 pr. przew. nie dotyczy utraty przesyłki, albo że domniemanie to może mieć zastosowanie jedynie w odniesieniu do ubytku, a nie dotyczy sytuacji, gdy przesyłka kontenerowa uległa uszkodzeniu[546]. Nieprzekonujący jest tu argument odwołujący się do wykładni systemowej, zgodnie z którym, skoro w przepisie poprzedzającym (art. 66 ust. 1 pr. przew.) mowa jest o ubytku, to taki zakres przepisu obowiązuje w obrębie całej jednostki redakcyjnej[547].

Stanowisko powyższe znajduje również potwierdzenie w orzeczeniu Sądu Najwyższego, zgodnie z którym wykładnia językowa art. 66 ust. 2 pr. przew. wykazuje, że w przepisie tym chodzi o każdy rodzaj szkody w przesyłce. Określenie „szkoda" nie ma wprawdzie charakteru normatywnego i niekiedy powstają spory co do jego zakresu, jednakże jest niewątpliwe, że ma ono znaczenie wykraczające poza ubytek. Na tle przepisów Prawa przewozowego w odniesieniu do przesyłki, określenie to obejmuje także uszkodzenie, przez które rozumie się zniszczenie wraz z zepsuciem oraz utratę przesyłki. Określenie „szkoda", użyte w art. 66 ust. 2 pr. przew. obejmuje nie tylko ubytek lecz również

[545] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 66 pr. przew., nb 7; K. Wesołowski (w:) W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu…*, s. 180; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 342.
[546] Zob. A. Jaworski, *Prawo przewozowe…*, art. 66 pr. przew., nb 3.
[547] Por. Z. Siarkiewicz, *Odpowiedzialność przewoźnika za szkodę transportową*, PUG 1986, s. 348; H. Goryszewski (w:) *Prawo przewozowe z komentarzem*, s. 227.

uszkodzenie, zniszczenie i inne postacie „naruszenia" przesyłki. Dyspozycja zawarta w wymienionym przepisie odnosi się zatem do wszystkich szkód zaistniałych w substancji przesyłki[548].

Zgodnie z art. 65 ust. 1 pr. przew. przewoźnik ponosi odpowiedzialność za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstałe od przyjęcia jej do przewozu aż do jej wydania oraz za opóźnienie w przewozie przesyłki. Określenia utrata, ubytek i uszkodzenie przesyłki, jako określenia szkody, za którą odpowiada przewoźnik, występują także w art. 788 § 1 k.c. Utrata przesyłki polega na tym, że po upływie terminu przewozu przewoźnik nie może wydać przesyłki odbiorcy lub innej osobie uprawnionej, tzn. że przewoźnik nie może wydać ani jednego elementu z tego, co przyjął do przewozu (jest to tzw. zaginięcie całkowite). Ubytek polega na brakach ilościowych, gdy w trakcie przewozu nastąpiło zmniejszenie miary, liczby lub wagi przesyłki, które nie wpływają na wartość poszczególnych jej części. Potocznie ubytek nazywany jest brakiem części przesyłki. Uszkodzenie jest zmianą jakościową, która powoduje obniżenie wartości przesyłki, jest zmianą konsystencji, charakteru czy formy przesyłki, prowadzącą do zmniejszenia jej wartości[549].

Przyjęcie przez przewoźnika przesyłki w pojemniku transportowym, zamkniętym przez nadawcę i zaplombowanym, zgodnie z art. 66 ust. 2 pr. przew. uniemożliwia zastosowanie art. 42 pr. przew. dotyczącego możliwości odmówienia przez przewoźnika przyjęcia do przewozu rzeczy, których stan jest wadliwy lub opakowanie niedostateczne albo niemających wymaganego opakowania (ust. 1) oraz uzależnienia przyjęcie do przewozu rzeczy, których opakowanie nie odpowiada warunkom określonym w art. 41 pr. przew. (stan umożliwiający ich prawidłowy przewóz i wydanie bez ubytku i uszkodzenia) lub ze śladami uszkodzenia, od zamieszczenia przez nadawcę w liście przewozowym odpowiedniego oświadczenia o stanie przesyłki (ust. 2). Przewoźnik nie może zatem realizować uprawnień, które przysługują mu na podstawie powyższego artykułu. Skutkiem tego jest przyjęcie przesyłki przez przewoźnika bez

[548] Por. wyrok Sądu Najwyższego z 4 kwietnia 1990 r., IV CR 1051/89, Legalis.
[549] Zob. uchwała Sądu Najwyższego z 17 grudnia 1991 r., III CZP 130/91, OSNC 1992, nr 7–8, poz. 124.

zastrzeżeń. Należy przyjąć, że nie znajduje tu jednak zastosowania art. 781 § 2 k.c. w zw. z art. 90 pr. przew. regulujący domniemanie należytego stanu przesyłki w chwili przyjmowania jej przez przewoźnika do przewozu. Przepis art. 66 ust. 2 pr. przew. jest bowiem przepisem szczególnym, który modyfikuje zastosowanie art. 781 § 2 k.c.[550]. Zakresy art. 66 ust. 2 pr. przew. i art. 781 § 2 k.c. pokrywają się, w odróżnieniu od art. 66 ust. 1 pr. przew. Przepis art. 66 ust. 2 pr. przew. w przeciwieństwie do art. 66 ust. 1 pr. przew. dotyczy bowiem także uszkodzenia przesyłki, a więc tak jak art. 781 § 2 k.c. – jej stanu jakościowego. W przypadku domniemania z art. 66 ust. 2 pr. przew., podobne do art. 66 ust. 1 pr. przew. w literaturze przedmiotu mowa jest o „fikcyjnych szkodach transportowych"[551] (szkoda polegająca na ubytku, która może nastąpić przed przyjęciem przesyłki do przewozu i być skutkiem w szczególności niedokładnego ważenia, świadomego fałszowania jego wyniku albo błędnego wpisania masy lub liczby sztuk przesyłki do listu przewozowego, niż rzeczywiście zaistniałym ubytkiem)[552].

Mogłoby się wydawać, że zakres domniemania z art. 12 ust. 3 CMNI dotyczącego ładunków przewożonych w kontenerze lub w ładowni statku odnosi się do ubytku bądź zniszczenia, ponieważ zostało to wprost w przepisie wskazane. Przepis ten w polskim tłumaczeniu może wprowadzać w wątpliwość, ponieważ w art. 16 ust. 1 CMNI jako rodzaje szkód, za które przewoźnik jest odpowiedzialny wskazane zostały utrata lub uszkodzenie ładunku, a są to inne określenia niż użyte w art. 12 ust. 3 CMNI. Tymczasem w angielskiej wersji językowej konwencji, która jest autentyczna użyto w obu powyższych przepisach tych samych słów dla określenia szkody „*loss or damage*", co oznacza utratę lub uszkodzenie i odpowiada tłumaczeniu art. 16 ust. 1 CMNI. Biorąc pod uwagę to, że wykładni podlega konwencja w języku autentycznym, a polskie tłumaczenie ma walor jedynie pomocniczy, należy przyjąć, że w art. 12 ust. 3 CMNI, rodzaje szkód, do

[550] Por. H. Goryszewski (w:) *Prawo przewozowe…*, s. 227; odmiennie: T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 66 pr. przew., nb 7; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 342.

[551] Por. S. Grobel (w:) *Prawo przewozowe*, M. Sośniak (red.), Katowice 1987, s. 232; K. Wesołowski (w:) W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu…*, s. 177; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 336–337.

[552] S. Grobel (w:) *Prawo przewozowe…*, s. 252 i n.; M. Stec, *Umowa przewozu…*, s. 260–261 i n.; T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 66 pr. przew., nb 3; K. Wyrwińska, *Treść umowy…*, art. 66 pr. przew., Lex (SIP nie podaje tu nb).

których przepis ten odnosi się to utrata i uszkodzenie ładunku. Z językowej wykładni tego przepisu wynikałoby, że wbrew polskiemu tłumaczeniu konwencji, jego zakresem nie jest objęty ubytek ładunku. Jednak na gruncie konwencji międzynarodowych rozróżnia się częściową i całkowitą utratę. Oznacza to więc, że przepisem tym objęte są wszystkie rodzaje szkody.

5.4.3. Przerzucenie ciężaru dowodu, obalenie domniemań

Domniemanie niepowstania szkody w czasie przewozu z art. 66 ust. 2 pr. przew. dotyczące przesyłek przewożonych w pojemnikach transportowych należy do domniemań prawnych wzruszalnych[553], ponieważ nie obowiązuje norma prawna zakazująca jego obalenia (art. 234 k.p.c.). W przepisie art. 66 ust. 2 pr. przew., w odróżnieniu od ułatwienia dowodowego z art. 66 ust. 1 pr. przew., nie przewidziano wprost możliwości jego obalenia. Takie uregulowanie należy uznać za prawidłowe, ponieważ możliwość jego obalenia wynika z art. 234 k.p.c.[554]. W literaturze przedmiotu wskazuje się, że domniemanie to może być obalone dowodem przeciwnym[555]. Należy jednak przyjąć, że do obalenia domniemania wymagany jest dowód przeciwieństwa, tj. udowodnienie negacji wniosku domniemania, a więc udowodnienie, że szkoda nastąpiła w czasie przewozu.

Podobnie do ułatwienia dowodowego z art. 66 ust. 1 pr. przew. domniemanie niepowstania szkody w czasie przewozu z art. 66 ust. 2 pr. przew. dotyczące przesyłek przewożonych w pojemnikach transportowych nie prowadzi do przerzucenia na osobę uprawnioną do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych – nadawcę lub odbiorcę – ciężaru dowodu, że szkoda nastąpiła w czasie przewozu, ponieważ gdyby przepisu tego nie było osoba uprawniona i tak musiałaby udowodnić związek czasowy z przewozem. W tym przypadku jednak, w przeciwieństwie do art. 66 ust. 1 pr. przew., okoliczności, które składają się na podstawę domniemania z art. 66 ust. 2 pr. przew. zastępują

[553] M. Stec, *Umowa przewozu…*, s. 260; T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 66 pr. przew., nb 1; A. Kolarski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, s. 117; K. Wesołowski, *Rec.: W. Górski, A. Żabski, Prawo przewozowe…*, s. 235.
[554] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 66 pr. przew., nb 1; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 335.
[555] A. Jaworski, *Prawo przewozowe…*, art. 66 pr. przew., nb 2.

zastrzeżenia przewoźnika i powodują, że osoba uprawniona do odszkodowania nie może powoływać się na domniemanie z art. 781 § 2 k.c.[556].

Jeżeli zostały spełnione przesłanki tego przepisu, składające się na podstawę domniemania, tj. jeżeli przesyłka nadeszła do miejsca przeznaczenia w pojemniku transportowym, nienaruszonym, zamkniętym przez nadawcę i z nienaruszonymi, założonymi przez niego plombami, na stronie uprawnionej spoczywa ciężar udowodnienia, że stwierdzona w tej przesyłce szkoda powstała w czasie przewozu. Również i w tym przypadku przeprowadzenie przez nadawcę lub odbiorcę przeciwdowodu może napotkać trudności z uwagi na to, że nie uczestniczą oni w przewozie. Podobnie skuteczne przeprowadzenie tego dowodu nie oznacza przyjęcia odpowiedzialności przewoźnika, który może powołać się na jedną z okoliczności wyłączających jego odpowiedzialność z art. 65 ust. 2 pr. przew. lub art. 65 ust. 3 i 4 pr. przew.[557].

Uregulowane w art. 12 ust. 3 CMNI domniemanie prawne niepowstania utraty bądź uszkodzenia ładunku w trakcie przewozu również nie powoduje przerzucenia ciężaru dowodu na drugą stronę. Domniemanie to także jest wzruszalne i może być obalone przez stronę przeciwną poprzez udowodnienie powstania utraty bądź uszkodzenia ładunku w trakcie przewozu, a więc przeprowadzenie dowodu przeciwieństwa – negacji wniosku domniemania. Również w przypadku tej regulacji okoliczności, które składają się na podstawę domniemania z art. 12 ust. 3 CMNI zastępują zastrzeżenia przewoźnika dotyczące widocznego stanu ładunku i powodują, że osoba uprawniona do odszkodowania nie może powoływać się na domniemanie z art. 12 ust. 2 CMNI.

5.5. Regulacje odnoszące się do ubytków naturalnych w przewozie (art. 788 k.c., art. 67 ust. 1 pr. przew., art. 31 § 1 CIM, art. 19 ust. 4 CMNI)

Przepis art. 788 § 2 k.c. stanowi, że przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za ubytek nieprzekraczający granic ustalonych we właściwych

[556] Por. D. Ambrożuk–Wesołowska, *Ustalenie stanu przesyłki*…, s. 489.
[557] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe*…, art. 66 pr. przew., nb 1; M. Stec, *Umowa przewozu* (w:) *System Prawa*…, s. 878; A. Kolarski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, s. 117; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe*…, s. 335–336.

przepisach, a w braku takich przepisów – granic zwyczajowo przyjętych (ubytek naturalny). Kodeks cywilny wprowadza definicję legalną ubytku naturalnego i wskazuje, że przewoźnik nie ponosi za taki ubytek odpowiedzialności. Regulację dotyczącą ubytków naturalnych zawierają także art. 67 ust. 1 pr. przew., art. 31 § 1 CIM i art. 19 ust. 4 CMNI. Przepisy te dotyczą przesyłek, które z powodu swoich właściwości tracą na masie, w związku z ich przewozem. Zgodnie z art. 67 ust. 1 pr. przew. przy przesyłkach, które z powodu swoich właściwości tracą na masie, przewoźnik odpowiada tylko za tę część ubytku, która przewyższa normy ubytków ustalone zgodnie z obowiązującymi przepisami lub zwyczajowo przyjęte, chyba że szkoda nie wynikła z przyczyn uzasadniających zastosowanie norm dopuszczalnego ubytku. Przepis ten stanowi uszczegółowienie art. 788 § 2 k.c. i jest wzorowany na tej regulacji[558].

W świetle art. 31 CIM, jeżeli chodzi o towary, które z powodu swych właściwości tracą zazwyczaj na masie w związku z ich przewozem, przewoźnik odpowiada, bez względu na przebytą odległość, tylko za tę część ubytku masy, która przewyższa następujące normy: a) dwa procent masy dla towarów płynnych lub nadanych do przewozu w stanie wilgotnym, b) jeden procent masy dla towarów suchych (§ 1). Nie można powoływać się na ograniczenie odpowiedzialności, o którym mowa w § 1, jeżeli na podstawie okoliczności danego wypadku udowodniono, że ubytek nie wynika z przyczyn uzasadniających stosowanie tych norm (§ 2). W razie przewozu kilku sztuk towaru na podstawie jednego listu przewozowego, ubytek masy przy przewozie oblicza się dla każdej sztuki, jeżeli jej masę podano oddzielnie w liście przewozowym przy nadaniu lub można ją ustalić w inny sposób (§ 3). W razie całkowitego zaginięcia towaru lub w przypadku utraty sztuk towaru, przy obliczaniu odszkodowania nie stosuje się żadnego potrącenia ubytku masy (§ 4). Postanowienia te nie naruszają postanowień art. 23 i art. 25 CIM (§ 5). Artykuł ten jako jedyny reguluje kwestię ubytków naturalnych w sposób pełny, a więc łącznie z podaniem norm ubytków[559]. Podobną regulację zawiera art. 19 ust. 4 CMNI, zgodnie z którym w

[558] T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 67 pr. przew., nb 1; D. Ambrożuk, *Ustalenie wysokości odszkodowania w prawie przewozowym w odniesieniu do przewozu przesyłek*, Warszawa 2011, s. 76.
[559] Por. D. Ambrożuk, *Ustalenie wysokości odszkodowania*…, s. 77.

stosunku do ładunków, które ze względu na swoją naturalną właściwość są narażone w czasie przewozu na ubytek, przewoźnik ponosi odpowiedzialność, bez względu na czas trwania przewozu, tylko za tę część ubytku, która przekracza naturalny ubytek (objętości lub wagi) określony przez strony w umowie przewozu, lub – w braku takiego określenia – przez przepisy lub praktykę obowiązujące w miejscu dostarczenia ładunku.

W przeciwieństwie do art. 788 § 2 k.c., przepisy art. 67 ust. 1 pr. przew., art. 31 § 1 CIM i 19 ust. 4 CMNI wskazują za jaką część ubytku masy przewoźnik odpowiada[560]. W swoim zakresie zastosowania zawierają więc okoliczność, w której przewoźnik dostarczy towar z ubytkiem przekraczającym określone normy. Regulują one ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika do tej części ubytku, która przewyższa określone normy ubytków. Na podstawie art. 67 ust. 1 pr. przew. przewoźnik odpowiada za ubytki ustalone zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz ubytki zwyczajowo przyjęte[561], chyba że szkoda nie wynikła z przyczyn uzasadniających zastosowanie norm dopuszczalnego ubytku. W art. 31 § 1 CIM ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika odnosi się do wskazanych wprost w przepisie norm określonych procentowo z rozróżnieniem dla towarów płynnych lub nadanych do przewozu w stanie wilgotnym (dwa procent) oraz towarów suchych (jeden procent). W art. 19 ust. 44 CMNI ograniczenie to dotyczy ubytku przekraczającego normy określone w umowie przewozu, przepisach lub praktyce obowiązującej w miejscu dostarczenia ładunku.

5.5.1. Rodzaje ułatwień dowodowych

Przepisy art. 788 § 2 k.c., art. 67 ust. 1 pr. przew., art. 31 § 1 CIM i art. 19 ust. 4 CMNI zawierają różnego rodzaju regulacje dotyczące ubytków naturalnych w przewozie, zwalniające przewoźnika z odpowiedzialności lub wprowadzające korzystne dla niego ułatwienia dowodowe w tym zakresie. I tak, art. 788 § 2 k.c. zawiera zwolnienie przewoźnika z odpowiedzialności za ubytek naturalny, a więc ubytek, który nie przekracza określonych granic. Przepis ten nie wprowadza domniemania prawnego. Z kolei art. 67 ust. 1 pr. przew., art. 31 § 1 CIM i art. 19

[560] Por. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 344.
[561] *Ibidem*, s. 343.

ust. 4 CMNI regulują ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika odnoszące się do tej części ubytku, która przekracza naturalny ubytek wyznaczony określonymi normami. Przepisy te również nie wprowadzają domniemań prawnych. Ich *ratio legis* opiera się na założeniu, że szkoda mieszcząca się w granicach ubytku naturalnego powstała z naturalnych właściwości przesyłki. Odmienną regulację od pozostałych zawiera jednak art. 67 ust. 1 pr. przew., ze względu na użytą w tym przepisie konstrukcję „chyba że".

W literaturze wyrażono pogląd, zgodnie z którym w art. 67 ust. 1 pr. przew. uregulowane jest domniemanie prawne wzruszalne, że powstały w czasie przewozu ubytek w przysyłce, mieszczący się w ramach ustalonych norm ubytków, jest wynikiem jej właściwości[562], albo że szkoda mieszcząca się w określnych granicach – norm ustalonych właściwymi przepisami lub zwyczajowo przyjętych – ma charakter szkody wynikającej z naturalnych właściwości przesyłki i powstała na skutek tych właściwości[563]. Należy przyjąć, że w przepisie tym nie mamy do czynienia z domniemaniem prawnym, ponieważ jego treść nie daje ku temu podstaw, a z tzw. „wątpliwym" domniemaniem prawny, tj. konstrukcją „chyba że", która przerzuca ciężar dowodu, co wprost z niego wynika. Przewoźnik powinien wykazać, że przedmiotem przewozu była przesyłka, która z powodu swoich właściwości traci na masie, oraz że ubytek, który powstał w czasie przewozu jest ubytkiem naturalnym, tj. nie przekracza określonych norm ubytków. Jest to ułatwienie dowodowe, ponieważ wtedy osoba uprawniona powinna wykazać, że szkoda nie wynikła z przyczyn uzasadniających zastosowanie norm dopuszczalnego ubytku. W związki z powyższym za nieprawidłowy należy uznać pogląd wyrażony w literaturze, że w związku z uregulowaniem w art. 67 ust. 1 pr. przew. domniemania prawnego, że szkoda mieszcząca się w granicach ustalonych norm powstała z przyczyn naturalnych, uwolnienie się od odpowiedzialności przez przewoźnika nie wymaga od niego jakiejkolwiek aktywności dowodowej w tym zakresie[564].

---

[562] Zob. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 67 pr. przew., nb 2.
[563] Por. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 343; M. Stec, *Umowa przewozu…*, art. 67 pr. przew., nb 2.
[564] Por. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 282.

Przepisy art. 788 § 2 k.c., art. 31 § 1 CIM oraz 19 ust. 4 CMNI nie zawierają ułatwień dowodowych. Przepis art. 788 § 2 k.c. reguluje jedynie wyłączenie odpowiedzialności przewoźnika, a art. 31 § 1 CIM i art. 19 ust. 4 CMNI ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika za ubytek naturalny. Skutkiem zastosowania art. 788 § 2 k.c. jest przyjęcie, że przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za ubytek nieprzekraczający granic ustalonych we właściwych przepisach, a w braku takich przepisów – granic zwyczajowo przyjętych. Z kolei zastosowanie art. 31 § 1 CIM prowadzi do przyjęcia, że przewoźnik ponosi odpowiedzialność tylko za tę część ubytku masy ponad wskazane normy wyrażone procentowo. Skutkiem zastosowania art. 19 ust. 4 CMNI jest uznanie odpowiedzialności przewoźnika tylko za tę część ubytku, która przekracza naturalny ubytek (objętości lub wagi) określony przez strony w umowie przewozu lub przez przepisy lub praktykę obowiązujące w miejscu dostarczenia ładunku. Regulacja art. 67 ust. 1 pr. przew. prowadzi natomiast do założenia, że przewoźnik odpowiada tylko za tę część ubytku, która przewyższa normy ubytków ustalone zgodnie z obowiązującymi przepisami lub zwyczajowo przyjęte, a na osobę uprawnioną przerzucony jest ciężar dowodu, który w praktyce sprowadza się do wykazania innej przyczyny szkody.

Obciążenie przewoźnika za cały powstały ubytek wymaga udowodnienia przez osobę uprawnioną konkretnej przyczyny szkody, innej niż naturalne właściwości przesyłki. Możliwe jest również zupełne uwolnienie przewoźnika od odpowiedzialności, co wymagałoby od niego udowodnienia, że szkoda, która wykracza poza ustalone normy powstała z właściwości towaru, zgodnie z art. 65 ust. 2 pr. przew.[565].

Odpowiedzialnością przewoźnika objęte są okoliczności dotyczące np. zastosowania niewłaściwego dla danej przesyłki środka transportowego lub zwłoka w przewozie. Utrata całości lub części przesyłki jest z kolei okolicznością wskazującą, że szkoda nie wynikła z przyczyn uzasadniających zastosowanie norm dopuszczalnego ubytku. Wówczas podstawą odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika będą zasady ogólne określone w przepisach

[565] Zob. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 344.

Prawa przewozowego, przy uwzględnieniu wynikającego z tego ciężaru dowodu (art. 6 k.c.)[566].

5.5.2. Warunki stosowania przepisów

Regulacja określona w art. 788 § 2 k.c., art. 67 ust. 1 pr. przew., art. 31 § 1 CIM i art. 19 ust. 4 CMNI w przedmiocie odpowiedzialności przewoźnika dotyczy ubytku naturalnego. W literaturze przedmiotu wskazuje się, że tzw. ubytek naturalny to uszczerbek wynikający z właściwości towaru. Przewoźnik nie odpowiada za taki ubytek. Należy go odróżnić od ubytku stanowiącego szkodę w rozumieniu przepisów prawa cywilnego[567]. Za prawidłowy należy przyjąć jednak pogląd, że ubytek naturalny jest podkategorią szkód transportowych i ogólnie szkody, ponieważ ani fakt, że ubytek mieści się w granicach określonych norm, ani przekroczenie tych norm nie przesądzają ostatecznie o braku odpowiedzialności przewoźnika[568].

Przepisy te mają zastosowanie w przypadku przewozu towarów, które tracą na masie z powodu swoich właściwości. Ubytek naturalny przesyłki jest to utrata częściowa przesyłki, która nastąpiła w związku z jej normalnymi właściwościami fizycznymi lub chemicznymi[569]. Jest to zmiana w substancji przesyłki skutkująca zmniejszeniem jej masy lub objętości będąca rezultatem np. parowania, rdzewienia, wypłukiwania, fermentowania, gnicia, wysychania, wymrażania, ulatniania, przylegania, wnikania do ścian opakowania, zanikania, rozkurczu, wypłukiwania lub oddychania[570]. Ubytki naturalne mają największe znaczenie w transporcie drogowym i morskim, gdzie termin przewozu liczony jest co najmniej w dniach[571].

W regulacji kodeksowej granice dopuszczalnego ubytku określone są przez przepisy szczególne, a w przypadku ich braku, o tym czy ubytek zostanie

---

[566] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 67 pr. przew., nb 2.
[567] Zob. A. Kolarski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, s. 117; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 320 i 343.
[568] D. Ambrożuk, *Ustalenie wysokości odszkodowania*…, s. 75.
[569] Tak K. Osajda, W. Borysiak, *Kodeks cywilny. Komentarz*, Warszawa 2022, Legalis, art. 788 k.c., nb 7.
[570] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 67 pr. przew., nb 1; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 343.
[571] T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 67 pr. przew., nb 1.

naprawiony decydują granice zwyczajowo przyjęte. Jeżeli określony ubytek nie przekracza tych granic, nie jest on uważany za szkodę, a co za tym idzie nie podlega ona naprawieniu[572]. Normy zwyczajowe, do których odsyła art. 67 ust. 1 pr. przew. mogą być skutkiem długotrwałego stosowania norm wynikających z poprzednio obowiązujących przepisów w przedmiocie ubytków. Jak słusznie postuluje się w literaturze, choć przepis ten nie reguluje możliwości ustanowienia norm ubytków naturalnych w umowie stron, w przypadku braku norm wynikających z przepisów prawa, takie normy powinny być skuteczne i mogą być ustalone także wtedy, gdy obowiązują normy zwyczajowe[573]. Nieco inaczej kwestię tę reguluje art. 19 ust. 4 CMNI, który odsyła do określenia zakresu naturalnego ubytku w umowie przewozu, a w braku takiego określenia, do przepisów lub praktyki obowiązującej w miejscu dostarczenia ładunku. Normy ubytków w art. 67 ust. 1 pr. przew. mają być ustalone zgodnie z obowiązującymi przepisami lub zwyczajowo przyjęte. Pojawia się więc pytanie, czy obowiązują przepisy, z których takie normy wynikają?

W art. 67 ust. 2 pr. przew. zawarto delegację ustawową, zgodnie z którą minister właściwy do spraw transportu oraz minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki, ministrem właściwym do spraw rolnictwa oraz ministrem właściwym do spraw rybołówstwa mogą określić, w drodze rozporządzenia, normy ubytków, mając na uwadze właściwość przewożonych rzeczy oraz rodzaj środków transportu. Aktualnie rozporządzenie takie nie obowiązuje. Nie obowiązują także normy zakładowe i branżowe w tym zakresie[574]. W literaturze przedmiotu wyrażony został niepozbawiony słuszności pogląd, zgodnie z którym art. 67 ust. 1 pr. przew. może znaleźć zastosowanie do norm ubytków ustalonych nie tylko w oparciu o rozporządzenie wydane na podstawie art. 67 ust. 2 pr. przew., ale jak wynika bezpośrednio z treści tego przepisu, także ustalonych zgodnie z innymi obowiązującymi przepisami. Przykładem jest tu rozporządzenie Ministra

[572] K. Osajda, W. Borysiak, *Kodeks cywilny…*, art. 788 k.c., nb 7.
[573] Tak K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 345–346.
[574] Zgodnie z art. 28 ustawy z dnia 12 września 2002 r. o normalizacji (Dz.U. z 2015 r. poz. 1483) z dniem jej wejścia w życie (1 stycznia 2003 r.) zaprzestaje się prowadzenia zbioru norm branżowych; istniejące zbiory zostaną zarchiwizowane przez Polski Komitet Normalizacyjny.

Finansów z dnia 19 września 2019 r. w sprawie maksymalnych norm dopuszczalnych ubytków i dopuszczalnych norm zużycia wyrobów akcyzowych (Dz.U. poz. 1791), które zostało wydane na podstawie art. 85 ust. 5 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz.U. z 2023 r. poz. 1542 ze zm.). Reguluje ono normy ubytków naturalnych niektórych wyrobów akcyzowych także w odniesieniu do transportu[575].

Zagadnieniem budzącym wątpliwości jest to, czy należy uwzględniać normy ubytków naturalnych w sytuacji, gdy ubytek w przesyłce przekracza normy ubytków ustalone zgodnie z obowiązującymi przepisami lub zwyczajowo przyjęte. Rozstrzygająca jest tu wykładnia językowa art. 67 ust. 1 pr. przew. W odróżnieniu od art. 788 § 2 k.c., przepis art. 67 ust. 1 pr. przew. określa za jaką część ubytku przewoźnik odpowiada – tylko za tę część ubytku, która przewyższa normy ustalone przepisami lub zwyczajowo przyjęte. Oznacza to, że zakres zastosowania tego przepisu obejmuje dostarczenie przesyłki z ubytkiem przekraczającym normy ustalone w odpowiednich przepisach lub zwyczajowo przyjęte. W związku z tym normy ubytków naturalnych mogą być uwzględniane również w sytuacji, gdy wielkość ubytku w przesyłce przewyższa ustalone normy[576].

5.5.3. Przerzucenie ciężaru dowodu, obalenie ułatwień dowodowych

Przepis art. 67 ust. 1 pr. przew., wprowadzający ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika do części ubytku, która przewyższa określone normy ubytków, za pomocą konstrukcji „chyba, że" powoduje przerzucenie na stronę przeciwną ciężaru dowodu na fakt, że szkoda nie wynikła z przyczyn uzasadniających zastosowanie norm dopuszczalnego ubytku. Konstrukcja ta w przypadku braku sprostania ciężarowi dowodu przez stronę przeciwną powoduje przyjęcie, że skoda wynikła z przyczyn uzasadniających zastosowanie tych norm.

Zgodnie z rozkładem ciężaru dowodu wynikającym z konstrukcji „chyba że" z art. 67 ust. 1 pr. przew. osoba uprawniona powinna udowodnić, że szkoda

[575] Zob. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 345.
[576] *Ibidem*, s. 344.

nie powstała z przyczyn uzasadniających zastosowanie norm dopuszczalnego ubytku – powstała z innych przyczyn niż naturalne właściwości przesyłki lub konkretną przyczynę szkody, za którą odpowiedzialność ponosi przewoźnik. Wtedy odpowiada on za całą szkodę, bez uwzględnienia norm ubytku naturalnego[577]. W tym zakresie nie wystarczy wykazanie jedynie faktu przekroczenia norm ubytków naturalnych[578]. Niewłaściwe jest zakładanie z góry, że w przypadku przekroczenia określonych norm ubytków, szkoda w całości wynikła z innych okoliczności niż naturalne właściwości przesyłki. W związku z tym odpowiedzialność przewoźnika powinna być ograniczona do części ubytku przekraczającej ustalone normy, ponieważ szkoda ta nie jest objęta zakresem art. 67 ust. 1 pr. przew.[579]. Osoba uprawniona może także udowodnić, że szkoda powstała z innych przyczyn niż naturalne cechy przesyłki i wtedy przewoźnik odpowiada za całą powstałą szkodę, bez uwzględnienia norm ubytków naturalnych. Wówczas ciężar dowodu, że ubytek spowodowany jest innymi okolicznościami niż naturalne właściwości przesyłki spoczywa na osobie uprawnionej do dochodzenia odszkodowania i w przypadku przeprowadzenia takiego dowodu, przewoźnik będzie ponosił odpowiedzialność za szkodę w pełnym zakresie[580]. Nie jest też wykluczone zupełne uwolnienie się przez przewoźnika od odpowiedzialności. Wtedy na nim spoczywał będzie ciężar udowodnienia, że szkoda wykraczająca poza określone normy powstała z właściwości przesyłki. Jednocześnie zgodnie z art. 65 ust. 2 pr. przew. okoliczność ta stanowi przyczynę zwalniającą ogólną przewoźnika od odpowiedzialności[581].

---

[577] M. Stec, *Umowa przewozu…*, art. 67 pr. przew., nb 2; K. Wesołowski (w:) W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu…*, s. 182; orzeczenie GKA z 2 lutego 1977 r., DO–474/77, OSPiKA 1977, z. 11–12, poz. 211.

[578] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 67 pr. przew., nb 2; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 343.

[579] Zob. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 67 pr. przew., nb 2; K. Wesołowski (w:) W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu…*, s. 182; T. Szanciło, *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika…*, s. 266; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 343–344.

[580] Por. A. Jaworski, *Prawo przewozowe…*, art. 67 pr. przew., nb 2; M. Stec, *Umowa przewozu* (w:) *System Prawa…*, s. 719.

[581] D. Ambrożuk, *Ustalenie wysokości odszkodowania…*, s. 77.

5.6. Wnioski końcowe

Mogłoby się wydawać, że regulacje w przedmiocie ułatwień dowodowych dotyczących niepowstania szkody w czasie przewozu z art. 66 ust. 1 i 2 pr. przew. są zbędne. Pomimo, że w przepisach tych wykorzystano różne konstrukcje prawne – „chyba że" wyrażającą tzw. „wątpliwe" domniemanie prawne oraz domniemanie prawne materialne, żadna z nich nie przerzuca ciężaru dowodu na drugą stronę, choć taka jest ich typowa funkcja. Wszystkie te konstrukcje sprowadzają się do przyjęcia, że szkoda nie nastąpiła w czasie przewozu, czego przeciwieństwo i tak musiałoby być udowodnione przez nadawcę lub odbiorcę przesyłki, nawet wówczas, gdyby regulacja ta nie obowiązywała. Powyższe odnosi się także do art. 12 ust. 3 CMNI określającego domniemanie prawne niepowstania ubytku bądź zniszczenia ładunku w trakcie przewozu. Jednakże za zasadnością takiego rozwiązania w przypadku art. 66 ust. 1 pr. przew. przemawia okoliczność, że z całej regulacji art. 66 pr. przew. wynika zastąpienie domniemania odpowiedzialności przewoźnika poprzez domniemanie braku jego odpowiedzialności. W przypadku natomiast art. 66 ust. 2 pr. przew. i art. 12 ust. 3 CMNI jej istotą jest wyłączenie zastosowania art. 781 § 2 k.c. i art. 12 ust. 2 CIM, skutkiem czego jest to, że pomimo braku zastrzeżeń przewoźnika, nie powstanie domniemanie prawne należytego stanu przesyłki.

Jest to rozwiązanie słuszne ze względu na ochronę dobrej wiary przewoźnika przyjmującego przesyłkę bez sprawdzenia zadeklarowanych przez nadawcę wagi i liczby sztuk przesyłki. W takim przypadku, o ile przewoźnik dostarczył przesyłkę bez śladu naruszenia lub w zamkniętym środku transportowym z nienaruszonymi plombami nadawcy albo w pojemniku transportowym, nienaruszonym, zamkniętym przez nadawcę i z nienaruszonymi, założonymi przez niego plombami, przyjęcie, że szkoda nie nastąpiła w czasie przewozu wydaje się prawidłowe z punktu widzenia ochrony przewoźnika. Rozwiązanie to chroni przewoźnika przy jednoczesnym uwzględnieniu interesów osoby uprawnionej do dochodzenia od niego roszczeń odszkodowawczych. Nadawca lub odbiorca może bowiem przeprowadzić przeciwdowód.

Mając na względzie postulowaną przyszłą polską ogólną regulację umowy przewozu w Kodeksie cywilnym, należałoby przyjąć, że art. 66 ust. 1 i 2 pr. przew. nie wymaga zmian, miałby bowiem szeroki zakres zastosowania. Jednak wobec postulatu uchylenia Prawa przewozowego, *de lege ferenda* treść tych przepisów powinna znaleźć się w regulacji kodeksowej. W ich treści powinna być zachowana konstrukcja „chyba że" oraz domniemanie prawne materialne, ponieważ różnica w przyjętej konstrukcji znajduje uzasadnienie i wynika z odmiennych warunków powstania powyższych ułatwień dowodowych.

Regulacja przepisów art. 788 § 2 k.c., art. 67 ust. 1 pr. przew., art. 31 § 1 CIM i art. 19 ust. 4 CMNI ma tożsamy przedmiot, który dotyczy ubytków naturalnych w przewozie. Przepis art. 788 § 2 k.c. zawiera zwolnienie przewoźnika z odpowiedzialności za ubytki naturalne, a art. 67 ust. 1 pr. przew., przy wykorzystaniu przerzucającej ciężar dowodu konstrukcji „chyba że", reguluje ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika do części ubytku, która przewyższa określone normy ubytków. Z kolei art. 31 § 1 CIM oraz art. 19 ust. 4 CMNI wprowadzają ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika, CIM – do tej części ubytku masy, która przewyższa wskazane procentowo normy, a CMNI – do tej części ubytku, która przekracza naturalny ubytek (objętości lub wagi) określony przez strony w umowie przewozu lub w braku takiego określenia przez przepisy lub praktykę obowiązujące w miejscu dostarczenia ładunku. Na tle powyższych konstrukcji wyróżnia się regulacja art. 31 § 1 CIM, która jako jedyna jest pełna, tj. zawiera wprost wskazane normy ubytków naturalnych bez odesłania do właściwych przepisów, norm zwyczajowych, umowy przewozu lub praktyki.

W art. 788 § 2 k.c. nie występuje żadne ułatwienie dowodowe. Uregulowano w nim jedynie kolejny wyjątek od odpowiedzialności przewoźnika za szkodę w substancji przesyłki. Podobnie art. 31 § 1 CIM oraz art. 19 ust. 4 CMNI nie wprowadzają ułatwień dowodowych, tylko regulują ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika wskazując za jaką część ubytku masy on odpowiada. Ułatwienie dowodowe określa natomiast art. 67 ust. 1 pr. przew., które polega na tym, że na osobę uprawnioną przerzucony jest ciężar dowodu, iż szkoda nie wynikła z przyczyn uzasadniających zastosowanie norm dopuszczalnego ubytku. Taka regulacja w przedmiocie ubytków naturalnych jest

zatem bardziej korzystna dla przewoźnika. Jest ona zasadna i w pełni usprawiedliwiona specyfiką przewozu odnoszącą się do naturalnych właściwości towaru. Nie stanowi też wyrazu nadmiernej faworyzacji przewoźnika, a jednocześnie jest przystająca do realiów współczesnego obrotu. Regulacja Prawa przewozowego w powyższym zakresie jest dalej idąca w stosunku do Kodeksu cywilnego, ponieważ odnosi odpowiedzialność przewoźnika do norm ubytków.

Mając na uwadze przyszłą regulację umowy przewozu w Kodeksie cywilnym i postulat dotyczący uchylenia Prawa przewozowego, *de lege ferenda* treść art. 67 ust. 1 pr. przew. powinna znaleźć się w ogólnej regulacji kodeksowej, a art. 788 § 1 k.c. powinien zostać uchylony. Przepis art. 67 ust. 1 pr. przew. wymagałby zmiany jedynie poprzez dodanie regulacji odsyłającej do możliwości ustanowienia norm ubytków naturalnych w drodze umowy, w przypadku braku obowiązywania w tym zakresie norm wynikających z przepisów prawa. Mógłby on mieć w Kodeksie cywilnym następujący kształt słowny: *„Przy przesyłkach, które z powodu swoich właściwości tracą na masie, przewoźnik odpowiada tylko za tę część ubytku, która przewyższa normy ubytków ustalone zgodnie z obowiązującymi przepisami lub zwyczajowo przyjęte, a w ich braku, przez strony w umowie przewozu (ubytek naturalny), chyba że szkoda nie wynikła z przyczyn uzasadniających zastosowanie norm dopuszczalnego ubytku”*.

Rozdział 6. Domniemanie wartości przesyłki i szczególnego interesu w dostawie

6.1. Ogólne uwagi o ustalaniu wysokości odszkodowania w prawie przewozowym

Przepisy polskiego i międzynarodowego prawa przewozowego regulują kwestię ustalania wysokości odszkodowania w sposób odmienny od ogólnych zasad prawa odszkodowawczego. W szczególności wyjątku doznaje zasada odszkodowania pełnego. Uregulowanie odpowiedzialności przewoźnika przewiduje ograniczenie wysokości odszkodowania, jest ono bowiem limitowane. Polega to na ograniczeniu wysokości odszkodowania do zwykłej wartości przesyłki lub wprowadzeniu konkretnych kwot, których odszkodowanie nie może przewyższać (kwotowe limity odszkodowania). Idea ograniczenia wysokości odszkodowania należnego od przewoźnika stanowi historycznie ukształtowany kompromis uwzględniający sprzeczne interesy uczestników przewozu. Ma to również znaczenie w kontekście zasad odpowiedzialności przewoźnika i rozkładu ciężaru dowodu co do okoliczności zwalniających, tworzących system domniemań na korzyść przewoźnika, o których mowa była w rozdziałach poprzedzających. Ograniczenia wysokości odszkodowania są wyrazem podziału ryzyka związanego z przewozem[582]. Wyjątkiem od ograniczenia wysokości odszkodowania jest sytuacja polegająca na tym, że szkoda została spowodowana z winy kwalifikowanej przewoźnika oraz sytuacja, w której nastąpiła deklaracja wartości towaru i kwoty specjalnego interesu w dostawie.

Odszkodowanie za szkodę w substancji przesyłki ograniczone jest do zwykłej wartości przesyłki. Wartość ta jest górną granicą odszkodowania. Oznacza to, że odszkodowanie obejmuje szkodę bezpośrednio zaistniałą w przesyłce, a nie jej majątkowe następstwa. Ograniczenie wysokości odszkodowania odnosi się do szkód w substancji przesyłki oraz innych szkód,

[582] Por. D. Ambrożuk, *Ustalenie wysokości odszkodowania…*, s. 267 i n.

które są konsekwencją niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu. Wyższe odszkodowanie można uzyskać, gdy szkoda została spowodowana przez przewoźnika lub osobę, za którą ponosi on odpowiedzialność na skutek winy kwalifikowanej (konwencje i Kodeks morski odwołują się do tzw. winy niewybaczalnej[583]). Jednocześnie przy ustalaniu wysokości odszkodowania bierze się pod uwagę tylko obiektywną, rynkową wartość rzeczy, które stanowią przesyłkę[584].

Przepisy zawierające ułatwienia dowodowe regulują nie tylko kwestie dotyczące przyjęcia przesyłki, odpowiedzialności przewoźnika, jej wydania odbiorcy, ale także deklaracji jej wartości i szczególnego interesu w dostawie. Regulacje odnoszące się do deklaracji wartości przesyłki oraz szczególnego interesu w dostawie w zależności od aktu prawnego tworzą domniemanie wartości przesyłki lub znoszą limit wysokości odszkodowania. Deklaracje wpływają bezpośrednio na uprawnienia osoby uprawnionej do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych związanych ze szkodą w towarze, tj. nadawcy lub odbiorcy[585]. Mają one ułatwić dochodzenie odszkodowania podmiotowi uprawnionemu[586], o czym w dalszej części pracy.

Deklaracja wartości towaru służy uzyskaniu wyższego odszkodowania niż to, które wynika z jego kwotowych limitów. Instytucja ta przewiduje zwiększenie limitu odszkodowania. Na gruncie konwencji międzynarodowych deklaracja wartości towaru zastępuje górną granicę kwotowego limitu odszkodowania i umożliwia osobie uprawnionej dochodzenie odszkodowania przekraczającego ten limit. Deklaracja kwoty specjalnego interesu w dostawie umożliwia z kolei

[583] Jest to postać winy znana w systemie prawa anglosaskiego jako *wilful misconduct*. Można ją określić zgodnie z art. 25 konwencji warszawskiej jako odnoszącą się do działania lub zaniechania przewożącego, jego pracowników lub przedstawicieli, spowodowanego bądź zamiarem wyrządzenia szkody, bądź przez nierozwagę i ze świadomością, że istnieje prawdopodobieństwo powstania szkody. Zob. Z. Pepłowska–Dąbrowska, *Wybrane zagadnienia kwotowego ograniczenia odpowiedzialności w prawie morskim. Wina własna niewybaczalna i jej interpretacje w orzecznictwie sądów różnych jurysdykcji* (w:) *Prawo Transportowe Morze. Ląd. Powietrze*, D. Wetoszka (red.), Warszawa 2017, s. 59–60; J. Łopuski, *Koncepcje i postacie winy w międzynarodowych cywilnoprawnych konwencjach prawa przewozowego* (w:) *Problemy kodyfikacji prawa cywilnego (studia i rozprawy), księga pamiątkowa ku czci profesora Zbigniewa Radwańskiego*, S. Sołtysiński (red.), Poznań 1990, s. 615.
[584] Zob. D. Ambrożuk, *Ustalenie wysokości odszkodowania…*, s. 267 i n.
[585] Por. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 564.
[586] Zob. D. Ambrożuk, *Deklaracja wartości towaru i specjalnego interesu w dostawie na gruncie polskiego i międzynarodowego prawa przewozowego*, PTiL 2011, s. 258.

uzyskanie odszkodowania za szkody inne niż w substancji towaru, ale będące ich konsekwencją lub skutkiem opóźnienia w dostawie, które wykraczają ponad granicę określoną w przepisach[587].

W Kodeksie cywilnym nie ma regulacji dotyczącej kwotowego limitu odszkodowania czy deklaracji wartości towaru lub specjalnego interesu w dostawie. Przepis art. 788 § 1 k.c. jako górną granicę wysokości odszkodowania określa zwykłą wartość przesyłki. Zgodnie z tym przepisem odszkodowanie za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki w czasie od jej przyjęcia do przewozu aż do wydania odbiorcy nie może przewyższać zwykłej wartości przesyłki, chyba że szkoda wynikła z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika. Odpowiedzialność odszkodowawcza przewoźnika za szkodę w substancji przesyłki, tj. za utratę, ubytek lub jej uszkodzenie w czasie przewozu ograniczona jest do zwykłej wartości przesyłki – jej przeciętnej wartości handlowej[588]. Wyjątkiem są sytuacje, gdy szkoda wynikła z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika. W literaturze przedmiotu wskazuje się, że zadeklarowana przez nadawcę i wpisana do listu przewozowego wartość przesyłki stwarza domniemanie zwykłej wartości przesyłki, oraz że domniemanie to może być obalone przez przewoźnika dowodem przeciwnym[589]. Jednocześnie wskazuje się, że zastosowanie znajduje tu art. 6 k.c.[590], a także iż domniemanie to nie wynika z przepisu[591]. Należy jednak przyjąć, że art. 788 § 1 k.c. nie wprowadza domniemania prawnego, ponieważ nie ma takiej konstrukcji. Przepis ten zawiera konstrukcję „chyba że", która nie prowadzi do ustalenia faktów, a jedynie wskazuje wyjątki od zasady, zgodnie z którą odszkodowanie za szkodę w substancji przesyłki w czasie przewozu nie może przewyższać zwykłej wartości przesyłki.

Poszczególne akty prawne wprowadzają różne kryteria ustalania odszkodowania. Przepisy Prawa przewozowego przewidują odrębną regulację w odniesieniu do sposobu ustalenia odszkodowania za szkodę w substancji przesyłki

[587] K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 561–563.
[588] K. Osajda, W. Borysiak, *Kodeks cywilny…*, art. 788 k.c., nb 4.
[589] Tak *ibidem*.
[590] Por. M. Sychowicz (w:) *Kodeks cywilny…*, art. 788 k.c., nb 4.
[591] Tak D. Fuchs, A. Malik (w:) *Kodeks cywilny…*, art. 788 k.c., nb 4.

w postaci jej utraty lub ubytku oraz uszkodzenia. Zgodnie z art. 80 ust. 1–3 pr. przew. wysokość odszkodowania za utratę lub ubytek przesyłki nie może przewyższać wartości, którą ustala się na podstawie i w następującej kolejności: 1) ceny wskazanej w rachunku dostawcy lub sprzedawcy albo 2) ceny wynikającej z cennika obowiązującego w dniu nadania przesyłki do przewozu bądź 3) wartości rzeczy tego samego rodzaju i gatunku w miejscu i czasie ich nadania (ust. 1). W razie niemożności ustalenia wysokości odszkodowania w ten sposób, wysokość tę ustala rzeczoznawca (ust. 2). W razie utraty przesyłki z deklarowaną wartością należy się odszkodowanie w wysokości deklarowanej, a w razie ubytku – w odpowiedniej części, chyba że przewoźnik udowodni, że wartość deklarowana przewyższa wartość ustaloną w powyżej określony sposób (ust. 3). Jednocześnie zgodnie z art. 81 pr. przew. w razie uszkodzenia przesyłki odszkodowanie ustala się w wysokości odpowiadającej procentowemu zmniejszeniu się wartości (ust. 1). Wysokość odszkodowania nie może jednak przewyższać kwoty odszkodowania przysługującego za: 1) utratę całej przesyłki, jeżeli doznała ona obniżenia wartości wskutek uszkodzenia; 2) ubytek tej części przesyłki, która doznała obniżenia wartości wskutek uszkodzenia (ust. 2).

Norma dotycząca ustalenia odszkodowania wynikająca z art. 80 ust. 1 pr. przew. nakazuje w pierwszej kolejności ustalić je na podstawie ceny wskazanej w rachunku dostawcy lub sprzedawcy, a więc co do zasady faktury VAT w odniesieniu do podatników podatku od towarów i usług. Zasadna jest tu bowiem szeroka interpretacja tego pojęcia. Wbrew literalnemu brzmieniu przepisu ma on zastosowanie nie tylko do rachunku czy faktury wystawionej przez sprzedawcę lub dostawcę, ale także rachunku czy faktury wystawionej przez podmiot, który wydaje rzecz kontrahentowi posługując się przewoźnikiem na podstawie innej umowy niż sprzedaż lub dostawa[592]. Można uznać, że faktura taka stanowi podstawę domniemania faktycznego wartości przesyłki. Domniemanie takie może zostać obalone dowodem przeciwnym za pomocą innych środków dowodowych. Ma to istotne znaczenie w sytuacji, gdyby np. faktura była zawyżona. W związku z tym faktura powinna być jednym z wielu środków dowodowych, za pomocą których można wykazać szkodę i jej

[592] Zob. D. Ambrożuk, *Ustalenie wysokości odszkodowania…*, s. 126.

wysokość, a nie stanowić sztywnego kryterium ustalenia odszkodowania. Nie jest ona dowodem ostatecznym. Wartość przesyłki inna niż wynikająca z faktury powinna być możliwa do udowodnienia za pomocą wszelkich innych środków dowodowych[593].

W przypadku, gdy nie ma rachunku sprzedawcy, z którego wynika cena przesyłki, drugi sposób ustalenia wysokości odszkodowania polega na odwołaniu się do cennika obowiązującego w dniu nadania przesyłki do przewozu. Uwzględniając wykładnię historyczną należy przyjąć, że określenie „cennik" odnosi się nie do cenników pochodzących od producentów, importerów czy hurtowników, zajmujących się dystrybucją rzeczy, które następnie są przewożone w ramach umowy przewozu, a cenników zawierających ceny urzędowe wydawane w formie aktów normatywnych. Przemawia za tym także wykładnia językowa, ponieważ w przepisie mowa o cennikach „obowiązujących" w dniu nadania do przewozu, a cecha ta w sensie prawnym nie przysługuje cennikom wydawanym przez przedsiębiorców w odniesieniu do cen umownych. W aktualnych realiach gospodarczych odwołanie się w przepisie do cenników jest niezasadne, ponieważ cenniki powszechnie obowiązujące co do zasady nie występują. Przy interpretacji określenia „wartość rzeczy tego samego rodzaju i gatunku w miejscu i czasie ich nadania" należy odwołać się do pojęcia zwykłej wartości przesyłki z art. 788 § 1 k.c.[594]. Pojęcie to nie posada definicji legalnej. Przyjmuje się, że jest to wartość rynkowa stanowiąca cenę danego dobra, za którą powszechnie może być ono nabyte. W odniesieniu do art. 80 ust. 2 pr. przew. należy zauważyć, że odwołanie się w tym przepisie do opinii rzeczoznawcy w razie niemożności ustalenia wysokości odszkodowania w sposób powyżej określony, powoduje, że przepis ten jest w zasadzie zbędny. Nie określa on bowiem jakie znaczenie i moc dowodową ma taka opinia, w związku z czym nie jest ona dla sądu wiążąca[595].

Choć art. 80 pr. przew. nie posługuje się pojęciem zwykłej wartości przesyłki jako górnej granicy wysokości odszkodowania (jak np. art. 788 § 1 k.c.),

[593] Por. D. Ambrożuk, *Ustalenie wysokości odszkodowania…*, s. 272–273.
[594] Por. *ibidem*, s. 139–140.
[595] Zob. *ibidem*, s. 122 i 273.

to należy przyjąć, że wynikające z tego artykułu kryteria, według których ustalana jest wartość przesyłki stanowią konkretyzację kodeksowego pojęcia zwykłej wartości przesyłki. Wartość ta stanowi bowiem górną granicę odszkodowania za szkody w substancji przesyłki[596].

Z kolei w razie uszkodzenia przesyłki, art. 81 ust. 1–2 pr. przew. stanowi, że odszkodowanie ustala się w wysokości odpowiadającej procentowemu zmniejszeniu się jej wartości. Wysokość odszkodowania, nie może jednak przewyższać kwoty odszkodowania przysługującego za: 1) utratę całej przesyłki, jeżeli doznała ona obniżenia wartości wskutek uszkodzenia; 2) ubytek tej części przesyłki, która doznała obniżenia wartości wskutek uszkodzenia.

Sposób ustalenia odszkodowanie z tytułu opóźnienia[597] w przewozie przesyłki został określony w art. 83 ust. 1–2 pr. przew., w świetle którego, jeżeli wskutek zwłoki w przewozie powstała szkoda inna niż w przesyłce, przewoźnik jest obowiązany do zapłacenia odszkodowania do wysokości podwójnej kwoty przewoźnego. Jeżeli wskutek zwłoki w przewozie powstała również szkoda w przesyłce, niezależnie od odszkodowania za zwłokę, przysługuje odszkodowanie ustalone według przepisów regulujących odszkodowanie za uszkodzenie przesyłki.

Na gruncie CMR sposób ustalenia odszkodowania reguluje art. 23 ust. 1 i 2 oraz art. 25 CMR. Zgodnie z art. 23 CMR, jeżeli na podstawie postanowień niniejszej Konwencji przewoźnik obowiązany jest zapłacić odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru, odszkodowanie to oblicza się według wartości towaru w miejscu i w okresie przyjęcia go do przewozu (ust. 1). Wartość towaru określa się według ceny giełdowej lub w razie jej braku według bieżącej ceny rynkowej, a w braku jednej i drugiej – według zwykłej wartości towarów tego samego rodzaju i jakości (ust. 2). W razie uszkodzenia przesyłki przewoźnik płaci kwotę, o którą obniżyła się wartość towaru, obliczoną według wartości towaru ustalonej zgodnie z art. 23, ust. 1, 2 i 4 CMR (oprócz tego zwraca się

[596] Zob. D. Ambrożuk, *Ustalenie wysokości odszkodowania…*, s. 118–122; odmiennie T. Szanciło, *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika…*, s. 327.
[597] Przepis art. 65 ust. 1 pr. przew. posługuje się pojęciem „opóźnienie", które jednak należy utożsamiać ze „zwłoką" (por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 65 pr. przew., nb 1).

przewoźne, cło i inne wydatki poniesione w związku z przewozem towaru, w całości w razie całkowitego zaginięcia i proporcjonalnie w razie częściowego zaginięcia; inne odszkodowania nie należą się). Odszkodowanie nie może jednak przewyższać: a) jeżeli cała przesyłka doznała obniżenia wartości przez uszkodzenie – kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia całej przesyłki; b) jeżeli tylko część przesyłki doznała obniżenia wartości przez uszkodzenie – kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia części, która doznała obniżenia wartości (art. 25 ust. 1 i 2 CMR).

W przypadku CMR deklaracja kwoty specjalnego interesu w dostawie umożliwia uzyskanie odszkodowania za szkody inne niż szkody w substancji towaru, ale będące ich konsekwencją lub skutkiem opóźnienia w dostawie, które wykraczają ponad granicę określoną w art. 23 ust. 5 CMR. W braku deklaracji kwoty specjalnego interesu w dostawie osoba uprawniona wprawdzie może uzyskać odszkodowanie za opóźnienie w dostawie, ale zgodnie z art. 23 ust. 5 CMR nie przekraczałoby ono kwoty przewoźnego[598]. Istota deklaracji wartości towaru i kwoty specjalnego interesu w dostawie jest zatem inna. Instytucje te są do siebie jednak podobne w związku z czym nie wszystkie przepisy międzynarodowego prawa przewozowego je rozróżniają. Odrębne uregulowanie obu instytucji znajduje się w CMR (art. 24 i 26 ust. 2 CMR) oraz CIM (art. 34 i 35 CIM). Konwencja CMR odwołuje się, z pewnymi modyfikacjami do wzorów zawartych w prawie kolejowym[599].

Deklaracja kwoty specjalnego interesu w dostawie umożliwia pokrycie mieszczących się w jej granicach negatywnych następstw zaginięcia (całkowitego lub częściowego) oraz uszkodzenia towaru, a także opóźnienia w jego dostawie. Pozwala ona na uzyskanie oprócz odszkodowania pokrywającego szkodę w substancji towaru – w ramach limitów, które wynikają z konwencji lub deklaracji wartości towaru oraz odszkodowania za szkody spowodowane opóźnieniem – w

[598] Jako przykład zastosowania deklaracji kwoty specjalnego interesu w dostawie można wskazać sytuację polegającą na opóźnieniu w transporcie, którego przedmiotem są świeże ryby. W takim przypadku nawet kilkudniowe opóźnienie może spowodować ich niezdatność do sprzedaży, w związku z czym ich wartość handlowa ulega znacznemu obniżeniu. W takim przypadku odszkodowanie za opóźnienie w dostawie w wysokości nieprzekraczającej kwoty przewoźnego byłoby niewspółmierne do rozmiaru szkody.
[599] K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 561–563.

ramach wysokości przewoźnego, dalszego odszkodowania. Odszkodowanie to w granicach zadeklarowanej kwoty pokrywa ujemne następstwa szkody w towarze lub opóźnienia w przewozie. Zakres działania deklaracji umożliwia w szczególności pokrycie szkody wynikającej z różnicy pomiędzy wyższą ceną towaru w miejscu dostawy a ceną z miejsca nadania towaru, strat, które wynikają z braku lub spóźnionej dostawy, utraconych korzyści oraz na gruncie CMR odzyskanie kosztów związanych z przewozem, które nie mogą być zwrócone na podstawie art. 23 ust. 4 CMR, wobec rozbieżnej praktyki sądowej w zakresie stosowania tego przepisu[600].

Nie z każdej regulacji dotyczącej deklaracji wartości przesyłki wynika ułatwienie dowodowe w postaci domniemania prawnego. W regulacji dotyczącej deklaracji wartości przesyłki domniemanie wartości przesyłki występuje w Prawie przewozowym, konwencji montrealskiej i warszawskiej, Kodeksie morskim oraz konwencji o konosamentach. Konwencja montrealska i warszawska jedną instytucją objęły uregulowania odnoszące się do ułatwienia dowodowego dotyczącego wartości przesyłki i szczególnego interesu w dostawie. Konwencja CMR i CIM nie wprowadzają w tym zakresie domniemań, a ich regulacje tylko zastępują limit odszkodowania.

Przepisy polskiego Kodeksu morskiego oraz międzynarodowego prawa przewozowego przewidują dodatkowo kwotowe ograniczenie wysokości odszkodowania, które może uzyskać osoba uprawniona do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych. Jak już wspomniano nie mają one zastosowania w przypadku winy umyślnej i winy niewybaczalnej (w przypadku CMR rażącego niedbalstwa – art. 29 CMR), a także deklaracji wartości przesyłki oraz specjalnego interesu w dostawie.

Przepisy, które zawierają limit odszkodowania to art. 167 § 1 k.m., art. 23 ust. 3 CMR, art. 30 § 2 CIM, art. 22 ust. 3 konwencji montrealskiej, art. 22 ust. 2 lit. a konwencji warszawskiej, art. 4 pkt 5 lit. a konwencji o konosamentach oraz

[600] Por. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 565; M.A. Clarke, *International carriage…*, s. 102; wyroki Bundesgerichtshof z 26 czerwca 2003 r., Transportrecht 2003, s. 311 oraz Tribunal de Commerce d'Anvers z 12 maja 1999 r., Jurisprudence du Port d'Anvers 1999, s. 434–439.

art. 20 ust. 1 CMNI. Regulacji takiej brak w Kodeksie cywilnym i Prawie przewozowym. W myśl art. 167 § 1 k.m. przy przewozie na podstawie konosamentu, w którym wartość ładunku nie została uwidoczniona, odszkodowanie za utratę lub uszkodzenie jednej sztuki ładunku lub innej zwyczajowo w handlu przyjętej jednostki ładunku nie może przekraczać kwoty obliczonej według zasad ustalonych w tym przedmiocie w Konwencji międzynarodowej o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisanej w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r. (Dz.U. z 1937 r. poz. 258, wprow.: Dz.U. z 1936 r. poz. 139, z 1937 r. poz. 259), zmienionej Protokołem sporządzonym w Brukseli dnia 23 lutego 1968 r. (Dz.U. z 1980 r. poz. 48) oraz Protokołem sporządzonym w Brukseli dnia 21 grudnia 1979 r. (Dz.U. z 1985 r. poz. 26). Z kolei art. 4 pkt 5 lit. a konwencji o konosamentach stanowi, że ani przewoźnik, ani statek nie są lub nie staną się w żadnym wypadku odpowiedzialni za jakiekolwiek straty lub uszkodzenia dotyczące towarów lub z nimi związane ponad kwotę stanowiącą równowartość 666,67 jednostek rozliczeniowych (SDR)[601] za opakowanie lub jednostkę albo 2 jednostek rozliczeniowych (SDR) za kilogram wagi brutto towarów straconych lub uszkodzonych, w zależności od tego, co będzie wyższe.

Zgodnie z art. 23 ust. 1 i 3 CMR odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru nie może przekraczać 8,33 jednostki rozrachunkowej[602] za 1 kilogram brakującej wagi brutto. Przepis art. 30 § 2 CIM stanowi, że w razie całkowitego lub częściowego zaginięcia towaru, wysokość odszkodowania nie może przewyższać 17 jednostek obrachunkowych (SDR) za każdy brakujący kilogram masy brutto. W świetle art. 22 ust. 3 konwencji montrealskiej w przewozie towarów odpowiedzialność przewoźnika w razie zniszczenia, zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia jest ograniczona do kwoty 17 Specjalnych Praw Ciągnienia (SDR) za kilogram. Przepis art. 22 ust. 2 lit. a konwencji warszawskiej zawiera regulację, zgodnie z którą limit ten wyrażony

[601] Specjalne prawa ciągnienia (SDR) to międzynarodowa jednostka rozrachunkowa, utworzona przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy.
[602] „Jednostka rozrachunkowa", o której mowa jest specjalnym prawem ciągnienia utworzonym przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy (art. 23 ust. 7 CMR).

jest we frankach Poincaré[603] i stanowi, że przy przewozie bagażu przyjętego do ekspedycji i towarów – odpowiedzialność przewożącego ograniczona jest do sumy dwustu pięćdziesięciu franków za kilogram.

Ograniczenie odszkodowania nie ma zastosowania w przypadku zadeklarowania wartość towaru lub złożenia specjalnej deklaracji interesu w dostawie[604]. W świetle art. 23 ust. 6 CMR wyższego odszkodowania można żądać jedynie w przypadku zadeklarowania wartości towaru lub zadeklarowania specjalnego interesu w jego dostawie, zgodnie z artykułami 24 i 26 CMR. Artykuł 24 CMR stanowi, że nadawca może zadeklarować w liście przewozowym za umówioną dodatkową opłatą wartość towaru przekraczającą granicę wymienioną w art. 23 ust. 3 CMR i w tym przypadku kwota zadeklarowana zastępuje tę granicę. Zgodnie z art. 26 ust. 1 i 2 CMR nadawca może ustalić wpisując do listu przewozowego za umówioną dodatkową opłatą kwotę specjalnego interesu w dostawie przesyłki na wypadek jej zaginięcia lub uszkodzenia, a także w razie przekroczenia umówionego terminu dostawy. Jeżeli miała miejsce deklaracja specjalnego interesu w dostawie, można żądać niezależnie od odszkodowania przewidzianego w art. 23, 24 i 25 CMR odszkodowania równego dodatkowej szkodzie, która została udowodniona, aż do wysokości zadeklarowanej kwoty.

W świetle analogicznej regulacji art. 34 CIM nadawca i przewoźnik mogą uzgodnić, że nadawca w liście przewozowym zadeklaruje wartość towaru przewyższającą górną granicę, o której mowa w art. 30 § 2 CIM. W tym wypadku deklarowana wartość zastępuje górną granicę. Z kolei art. 35 CIM stanowi, że nadawca i przewoźnik mogą uzgodnić, że nadawca wpisze do listu przewozowego kwotę przedstawiającą szczególną wartość dostawy w wypadku zaginięcia, uszkodzenia, lub przekroczenia terminu dostawy. W tym wypadku poza odszkodowaniami, o których mowa w art. 30, art. 32 i art. 33 CIM, można żądać dodatkowego odszkodowania z tytułu udowodnionej szkody do wysokości deklarowanej kwoty.

[603] Jednostka rozrachunkowa definiowana jako 65,5 miligrama złota próby 900, która używana była w międzynarodowej regulacji odpowiedzialności.
[604] Por. High Court of England and Wales Queen's Bench Division Commercial Court z 13 czerwca 2022 r., ETL 2023, s. 594.

Konwencje lotnicze przewidują podobne rozwiązania[605]. Przepis art. 22 ust. 3 konwencji montrealskiej wyłącza ograniczenie odszkodowania, gdy nadawca w czasie oddawania towaru przewoźnikowi złożył specjalną deklarację interesu w dostawie i uiścił dodatkową opłatę, jeżeli jest ona wymagana. W regulacji art. 22 ust. 2 lit. a konwencji warszawskiej ograniczenie to doznaje wyjątku w wypadku złożenia przez wysyłającego w chwili oddania pakunku przewożącemu specjalnej deklaracji interesu w dostawie pakunku i uiszczenia ewentualnej dopłaty dodatkowej. Wskazany tam kwotowy limit odszkodowania nie ma zatem zastosowania, a zadeklarowana przez nadawcę wartość towaru stanowi jednocześnie górną granicę odszkodowania[606]. W świetle art. 4 pkt 5 lit. a konwencji o konosamentach ograniczenie odszkodowania będzie miało zastosowanie, jeżeli rodzaj i wartość towarów nie zostały zadeklarowane przez załadowcę przed załadowaniem i zamieszczone w konosamencie. W art. 166 § 3 k.m. i art. 4 pkt 5 lit. a konwencji o konosamentach deklaracja wartości ładunku dokonana przez załadowcę powoduje podwójny skutek w postaci powstania domniemania prawnego co do rodzaju i wartości towarów oraz zniesienia kwotowych limitów wysokości odszkodowania, które wynikają z konwencji[607].

W CMNI znajduje się regulacja dotycząca ograniczenia odszkodowania, ale nie występuje w tej konwencji uregulowanie w zakresie zwiększenia limitu odszkodowania czy też ułatwienie dowodowe odnoszące się do wartości przesyłki lub szczególnego interesu w dostawie. Zgodnie z art. 20 ust. 1 CMNI z zastrzeżeniem art. 21 oraz ust. 4 niniejszego artykułu, oraz bez względu na podstawę prawną wytoczonego przeciwko przewoźnikowi powództwa, nie jest on w żadnym przypadku odpowiedzialny ponad kwotę przekraczającą 666,67 jednostek obliczeniowych na opakowanie lub inną jednostkę przewozową, lub 2 jednostek obliczeniowych na kilogram wagi – określonych w dokumencie przewozowym – ładunku utraconego lub zniszczonego, w zależności od tego co jest wyższe. Jeżeli opakowanie lub inna jednostka przewozowa jest kontenerem i jeśli w dokumencie przewozowym nie wspomniano o żadnym opakowaniu lub jednostce przewozowej umieszczonych w kontenerze, kwotę 666,67 jednostek

[605] Por. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 562.
[606] M. Stec, *Umowa przewozu…*, art. 80 pr. przew., nb 10.
[607] Zob. D. Ambrożuk, *Ustalenie wysokości odszkodowania*…, s. 157.

obliczeniowych zastępuje się kwotą 1 500 jednostek obliczeniowych na kontener bez ładunku, który zawiera, i ponadto kwotą 25 000 jednostek obliczeniowych na ładunek, który znajduje się w kontenerze.

6.2. Domniemanie wartości przesyłki

Zgodnie z art. 40 ust. 1 pr. przew., jeżeli wartość przewożonych rzeczy nie wynika z rachunku sprzedawcy lub dostawcy ani z obowiązującego cennika, nadawca może zadeklarować ich wartość w liście przewozowym. Przepis art. 80 ust. 3 pr. przew. stanowi, że w razie utraty przesyłki z deklarowaną wartością osoba uprawniona może dochodzić odszkodowania w wysokości deklarowanej, a w razie ubytku – w odpowiedniej części, chyba że przewoźnik udowodni, że wartość deklarowana przewyższa wartość ustaloną w sposób określony w ust. 1.

Ułatwienie dowodowe dotyczące wartości przesyłki z art. 80 ust. 3 pr. przew. skutkuje uprzywilejowaniem osoby uprawnionej do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z tytułu szkody w przesyłce, a więc nadawcy lub odbiorcy[608]. Deklaracja wartości przesyłki stanowi uprawnienie nadawcy, co wprost wynika z art. 40 ust. 1 pr. przew.[609]. Zadeklarowanie przez nadawcę wartości przewożonych towarów stanowi pisemny dowód ich wartości. Deklaracja taka może stanowić instrument pozwalający uniknąć skomplikowanego sporu co do wysokości odszkodowania w przypadku szkody w substancji przesyłki. Niezależnie od tego przewoźnik może zakwestionować tę wartość, jednak na nim spoczywa wówczas ciężar dowodu, że wartość zadeklarowana przekracza wartość rzeczywistą[610]. Jeżeli dojdzie do powstania szkody w przesyłce oraz do sporu co do jej wartości, deklaracja wartości przesyłki ułatwia postępowanie odszkodowawcze[611]. Pozwala ona określić podstawowy parametr – maksimum wysokości odszkodowania do dochodzenia roszczeń z art.

[608] Por. K. Włodarska, *Umowa drogowego przewozu towarów*, Warszawa 2005, Lex, art. 80 pr. przew., nb 7.
[609] D. Ambrożuk (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 330.
[610] Por. K. Włodarska, *Umowa drogowego przewozu…*, art. 80 pr. przew., nb 7.
[611] Zob. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 80 pr. przew., nb 1.

80 ust. 3 pr. przew.[612]. Deklaracja ta ułatwia ustalenie zwykłej wartości przesyłki, której wartość nie może przekroczyć odszkodowania wypłaconego za szkodę w przesyłce[613].

Do wprowadzenia ułatwienia dowodowego w przepisie art. 80 ust. 3 pr. przew. użyto konstrukcji „chyba że". Można by zatem przyjąć, że w przepisie art. 80 ust. 3 pr. przew. pozycja osoby uprawnionej do dochodzenia odszkodowania jest ułatwiona o tyle, że ustawodawca zwolnił ją z obowiązku udowodnienia wartości przesyłki, a więc również i wysokości szkody, a określenie „chyba że" powoduje, że przewoźnik będzie mógł wywodzić korzystne dla siebie skutki prawne z udowodnienia okoliczności, które zostały opisane po tym sformułowaniu, iż deklarowana wartość przesyłki przewyższa jej wartość rzeczywistą. Jednak pogląd taki w niniejszym przypadku nie zasługuje na aprobatę. W art. 80 ust. 3 pr. przew. konstrukcja ta nie tylko przerzuca ciężar dowodu, ale prowadzi także do ustalenia faktu, że zadeklarowana kwota odpowiada rzeczywistej wartości przesyłki. Wynika to z całokształtu regulacji. Punktem odniesienia są tu zasady ogólne. Wysokość odszkodowania odzwierciedlać ma bowiem zwykłą wartość przesyłki. W istocie zatem wynika z tego domniemanie prawne, że zadeklarowana wartość przesyłki, a co za tym idzie odszkodowanie odpowiada zwykłej wartości przesyłki.

W CMR skutki złożenia deklaracji wartości przesyłki przez nadawcę są odmienne od Prawa przewozowego. W świetle przepisów CMR nie powstaje domniemanie prawne, że zadeklarowana kwota odpowiada rzeczywistej wartości towaru. W CMR deklaracja wartości towaru nie tworzy domniemania jego wartości. Jednak jest ona istotna z punktu widzenia dochodzenia odszkodowania przekraczającego limit wynikający z art. 23 ust. 3 CMR[614]. Uwagi te można odnieść także do regulacji CIM, tj. art. 34 CIM, która jest analogiczna. Żadna z tych deklaracji nie prowadzi do powstania domniemania dotyczącego wysokości

[612] Por. M. Stec, *Umowa przewozu…*, art. 80 pr. przew., nb 10; W. Górski (w:) W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji. Kodeks cywilny, prawo przewozowe, CMR*, Gdańsk 2006, s. 58; K. Wesołowski, *Rec.: W. Górski, A. Żabski, Prawo przewozowe…*, s. 14.
[613] D. Dąbrowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 185–186.
[614] K. Włodarska, *Umowa drogowego przewozu…*, art. 80 pr. przew., nb 19; D. Ambrożuk (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 329–330

szkody w towarze lub poza nim[615]. Regulacja CMR i CIM w tym zakresie nie przerzuca ciężaru dowodu na fakt wartości towaru oraz wysokości szkody poza towarem na przewoźnika. Pomimo złożenia deklaracji, to osoba uprawniona, aby uzyskać odszkodowanie powinna udowodnić fakt poniesienia szkody oraz jej wysokość[616].

Regulację tę w art. 166 § 3 k.m. oraz art. 4 pkt 5 lit. a w zw. z art. 4 pkt 5 lit. f konwencji o konosamentach ukształtowano przy użyciu domniemania prawnego, w związku z użyciem w powyższych przepisach wprost funktorów domniemaniotwórczych „stwarza domniemanie" (art. 166 § 3 k.m.) i „stanowi domniemanie" (art. 4 pkt 5 lit. f konwencji o konosamentach). Ze względu na użytą konstrukcję należy uznać, że są to domniemania prawne materialne. W literaturze przedmiotu wskazuje się, że art. 166 § 3 k.m. stwarza domniemanie prawdziwości deklaracji wartości ładunku[617].

W ocenie autorki niniejszej pracy ze względu na konstrukcję wskazanych przepisów domniemanie prawne tworzy nie tylko regulacja prawa morskiego i konwencji o konosamentach, ale także przepisy art. 80 ust. 3 pr. przew., art. 22 ust. 3 konwencji montrealskiej i art. 22 ust. 2 lit. a konwencji warszawskiej, w których użyto określenia „chyba że". Pomimo zastosowania różnych konstrukcji prawnych, nie rodzi to odmiennych skutków, praktyczne konsekwencje ich zastosowania są takie same. W tych przypadkach mamy do czynienia nie tylko ze zmianą rozkładu ciężaru dowodu i przerzuceniem ciężaru dowodu z nadawcy lub odbiorcy na przewoźnika, o czym w dalszej części, ale także ustaleniem wartości przesyłki. Deklaracja wartości towaru tworzy zatem domniemanie prawne, że wartość zadeklarowana odpowiada rzeczywistej wartości przesyłki na gruncie polskiego prawa przewozowego, prawa morskiego oraz lotniczego (art. 80 ust. 3 pr. przew., art. 166 § 3 k.m., art. 22 ust. 3 konwencji montrealskiej, art. 22 ust. 2 lit. a konwencji warszawskiej, art. 4 ust. 5 lit. a i f konwencji o konosamentach)[618]. Stąd za nieprawidłowy należy uznać pogląd wyrażony w literaturze przedmiotu, że choć deklaracja taka nie zmieniałby co do zasady

[615] K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu*…, s. 565.
[616] Por. K. *ibidem*, s. 565–566.
[617] M. Stec, *Umowa przewozu*…, art. 80 pr. przew., nb 10.
[618] K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu*…, s. 565–566.

rozkładu ciężaru dowodu na fakt wartości przesyłki, to z pewnością jako dowód *prima facie* ułatwiałaby osobie uprawnionej przeprowadzenie takiego dowodu[619].

6.2.1. Warunki stosowania domniemania

Warunki stosowania domniemania prawnego wartości przesyłki odnoszą się do jego podstaw oraz ustalenia czy deklaracja jej wartości powinna być zawarta w liście przewozowym. W Prawie przewozowym deklaracja wartości przesyłki w liście przewozowym jest możliwa, jeżeli wartość przewożonych rzeczy nie wynika z rachunku sprzedawcy lub dostawcy ani z obowiązującego cennika. Jeżeli wartość przesyłki wynika z któregoś z tych dokumentów, deklaracja wartości przesyłki nie wywołuje skutków prawnych. Wówczas przy ustalaniu wysokości odszkodowania nie bierze się jej pod uwagę, tylko wartość wynikającą z rachunku lub cennika[620]. Przepis art. 80 ust. 3 pr. przew. zawiera domniemanie, że zadeklarowana wartość przesyłki odpowiada jej zwykłej wartości, ustalonej zgodnie z kryteriami z art. 80 ust. 1 pr. przew.[621]. Innymi słowy, jak już wspomniano w przypadku zadeklarowania wartości przesyłki domniemywa się, że wartość deklarowana jest równa wartości rzeczywistej[622].

W literaturze przedmiotu na gruncie CMR wyrażony jest pogląd, że deklaracja wartości towaru dla swojej ważności powinna zostać dokonana w liście przewozowym, który w tym zakresie ma charakter konstytutywny. W związku z tym niektórzy przedstawiciele doktryny uważają, że deklaracja wartości towaru poza listem przewozowym nie wywołuje żadnych skutków prawnych[623]. Tymczasem deklaracja taka może wynikać z pisemnej umowy podpisanej przez nadawcę i przewoźnika, pisemnego lub wysłanego w formie e–mail zlecenia przewozu lub osobnego dokumentu wystawionego przez strony obok listu przewozowego. Domniemanie z art. 80 ust. 3 pr. przew., że rzeczywista rynkowa

---

[619] Por. T. Szanciło, *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika…*, s. 363.
[620] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 80 pr. przew., nb 5; M. Stec, *Umowa przewozu…*, art. 80 pr. przew., nb 10; K. Włodarska, *Umowa drogowego przewozu…*, art. 80 pr. przew., nb 7.
[621] K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 423.
[622] K. Włodarska, *Umowa drogowego przewozu…*, art. 80 pr. przew., nb 8.
[623] Por. *ibidem*, nb 20; K.–H. Thume, J.B. Riemer (w:) K.–H. Thume (red.), *Kommentar zum CMR*, Frankfurt 2007, s. 688; M.A. Clarke, *International carriage…*, s. 311; J. Basedow, *Übereinkommen internationaler Straßenverkehr…*, art. 24, 6; J. Putzeys, *Le Contrat de Transport Routier de Marchandises*, Brussels 1981, § 904; I. Koller, *Transportrecht*, s. 1122.

wartość przesyłki odpowiada deklaracji, rodzi deklaracja wartości przesyłki zawarta nie tylko w liście przewozowym, o którym mowa w art. 38 i 47 pr. przew., chociaż odmienny wniosek wynikałby z wykładni językowej art. 40 ust. 1 pr. przew.[624]. Należy wziąć tu pod uwagę cel przepisu oraz zmianę funkcji listu przewozowego[625]. Wymóg deklaracji wartości przesyłki w liście przewozowym wydaje się nadmiernie formalistyczny ze względu na to, że aktualnie wystawienie listu przewozowego nie jest warunkiem skutecznego zawarcia umowy przewozu (list przewozowy nie pełni już funkcji konstytutywnej). Można przyjąć, że skutek w postaci powstania ułatwienia dowodowego dla osoby uprawnionej do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z tytułu szkody w przesyłce wywołuje również zawarcie deklaracji wartości przesyłki w innym dokumencie niż list przewozowy, np. w zleceniu przewozowym, umowie przewozu, akceptacji zlecenia przewozowego, itp.[626].

W Prawie przewozowym, podobnie jak w CMR, przyjęto niesformalizowaną koncepcję listu przewozowego, co oznacza konieczność każdorazowego badania czy dokument wystawiony przez strony umowy przewozu spełnia warunki listu przewozowego[627]. Prawidłowe jest zatem stanowisko odwołujące się do wykładni celowościowej, w którym wskazuje się, że skuteczne jest zamieszczenie deklaracji wartości towaru w innym dokumencie niż list przewozowy. Brak bowiem argumentów, które przemawiałyby za ochroną przewoźnika, który przyjął deklarację w innym dokumencie niż list przewozowy, podczas gdy wymóg wpisania deklaracji podyktowany jest potrzebą uzyskania dowodu na fakt jej złożenia. Ponadto w Prawie przewozowym, podobnie jak w CMR, walor dowodowy przypisywany jest także innym dokumentom, w których spisywane są warunki umowy przewozu. Przyjmuje się więc, że dla skuteczności

[624] K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 424.
[625] D. Dąbrowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 188.
[626] Por. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 425; D. Dąbrowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 188.
[627] Zob. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 568.

deklaracji wartości towaru wystarczy dowolna forma pisemna[628]. Zasadne jest tu również uznanie elektronicznej formy czynności prawnej.

Zgodnie z art. 40 ust. 2 pr. przew. w razie deklarowania wartości przesyłki towarowej mają odpowiednie zastosowanie przepisy art. 27 ust. 2 i 3 pr. przew., odnoszące się do przesyłki bagażowej. Przepisy te stanowią, że przewoźnik może sprawdzić zgodność deklarowanej wartości z rzeczywistą i w wypadku zastrzeżeń zaznaczyć to w liście przewozowym. W razie sporu co do wysokości deklarowanej wartości przesyłki, przewoźnik może zażądać, aby jej wartość określił rzeczoznawca. Jeżeli deklarowana wartość przewyższa więcej niż o dwadzieścia procent wartość ustaloną przez rzeczoznawcę, koszty ekspertyzy będzie ponosił nadawca. Należy przyjąć, że podstawą domniemania z art. 80 ust. 3 pr. przew. jest również fakt, że przewoźnik nie zakwestionuje zadeklarowanej przez nadawcę wartości przesyłki w momencie przyjmowania jej do przewozu zgodnie z art. 40 ust. 2 w zw. z art. 27 ust. 2 i 3 pr. przew. Wnioskiem domniemania wartości przesyłki jest stwierdzenie, że wartość przesyłki określona w deklaracji jej wartości odpowiada jej rzeczywistej wartości.

Zadeklarowanie wartości ładunku na podstawie art. 166 § 3 k.m. możliwe jest przed jego załadowaniem. Domniemanie z art. 166 § 3 k.m., że zadeklarowana wartości ładunku jest zgodna z jego obiektywną wartością, powstaje poprzez zapisanie jej w konosamencie lub innym dokumencie[629]. Wartość ładunku może być zadeklarowana przez załadowcę. Skutkiem zadeklarowania wartości towaru jest zniesienie kwotowego ograniczenia wysokości odszkodowania z art. 167 k.m. W literaturze przedmiotu wskazuje się, że wpisanie do konosamentu kwoty niższej od ustawowego limitu odpowiedzialności, nie oznacza, że kwotę deklarowaną przyjęto jako najwyższą sumę odpowiedzialności. Najwyższą kwotą odpowiedzialności jest wówczas kwota określona w ustawowym limicie. Jeżeli natomiast zadeklarowana wartość ładunku jest wyższa od ustawowego limitu odpowiedzialności z art. 167 k.m., to

[628] Por. M.A. Clarke, *International carriage…*, s. 310; A. Messent, D.A. Glass, *Contracts for the International Carriage…*, s. 199; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 569–570; wyrok Obersten Gerichtshof z 26 kwietnia 2001 r., ETL, 2002, s. 497.
[629] M. Stec, *Umowa przewozu…*, art. 166 k.m., nb 10.

wartość ta zastępuje limit[630]. Podstawą domniemania z art. 166 § 3 k.m. jest zadeklarowanie rodzaju i wartości ładunku przed jego załadowaniem przez załadowcę i uwidocznienie w konosamencie lub innym dokumencie, na podstawie którego dokonywany jest przewóz. W konwencji o konosamentach wartość towaru również może być zadeklarowana przez załadowcę[631]. Zgodnie z art. 105 § 3 k.m, załadowca działa na rachunek frachtującego. Podstawą domniemania z art. 4 pkt 5 lit. f konwencji o konosamentach jest zadeklarowanie przez załadowcę przed załadowaniem i zamieszczenie w konosamencie lub innym dokumencie deklaracji rodzaju i wartość towarów. Wnioskiem obu powyższych domniemań jest przyjęcie określonej tam wartości towarów.

Podstawą domniemania wartości towaru w polskim i międzynarodowym prawie przewozowym jest zatem istnienie deklaracji jego wartości w dokumencie przewozowym. Wnioskiem domniemania jest zaś stwierdzenie, że zadeklarowana wartość towaru odpowiada jego wartości rzeczywistej.

6.2.2. Zakres domniemania

Ułatwienie dowodowe dotyczące deklaracji wartości przesyłki z art. 80 ust. 3 pr. przew. ma zastosowanie w razie jej utraty lub ubytku. W przypadku utraty przesyłki należy się odszkodowanie w wysokości deklarowanej, a w razie ubytku – w odpowiedniej części. Kodeks morski oraz konwencja o konosamentach przewidują kwotowe ograniczenie wysokości dochodzonego odszkodowania, a co za tym idzie deklarację wartości towaru na wypadek nienależytego wykonania umowy przewozu towarów. W Kodeksie morskim zakres ten dotyczy utraty lub uszkodzenia ładunku. Zakres przedmiotowy takiego ograniczenia oraz deklaracji w przypadku konwencji o konosamentach odnosi się do straty lub uszkodzenia dotyczącego towarów lub z nimi związanych. We francuskim tekście konwencji o konosamentach, który jest autentyczny użyto określenia „*partes ou dammages*", które oznacza straty i szkody. Określenie to użyte było w pierwotnym polskim tłumaczeniu konwencji. Jednak art. 4 ust. 5 konwencji o konosamentach został zmieniony przez art. 2 Protokołu z dnia 23

[630] Por. K. Kochanowski (w:) *Kodeks morski…*, art. 166 k.m., nb 3–5.
[631] *Ibidem*, nb 3.

lutego 1968 r. (Dz.U.80.14.48) zmieniającego ją z dniem 12 maja 1980 r. Wówczas pojęcie „szkody" zostało zastąpione określeniem „uszkodzenia", co lepiej oddaje ten rodzaj szkody w transporcie, który jest wymieniony w przepisie obok straty.

Dodatkowo można zauważyć, że konwencja o konosamentach i Kodeks morski *a contrario* przewidują umowne podwyższenie limitów odpowiedzialności przewoźnika. Zgodnie z art. 169 § 1 k.m. przy przewozie na podstawie konosamentu nieważne jest postanowienie umowne, które wyłącza lub ogranicza odpowiedzialność przewoźnika wynikającą z art. 167 k.m. określającego kwotowe limity odpowiedzialności przewoźnika poprzez odesłanie do konwencji o konosamentach. Przepis art. 4 ust. 5 lit. g konwencji o konosamentach stanowi z kolei, że umowa między przewoźnikiem, kapitanem lub agentem przewoźnika a załadowcą może określić inne kwoty maksymalne niż te, które z niej wynikają, z zastrzeżeniem, że umówiona kwota maksymalna nie będzie niższa od odpowiedniej kwoty maksymalnej w niej wymienionej[632].

W regulacji konwencyjnej oraz prawie polskim deklaracja wartości towaru nie obejmuje szczególnego sposobu użycia przedmiotu przewozu, związków jakie łączą go z innymi rzeczami, które należą do osoby uprawnionej, szczególnego upodobania nadawcy do tego przedmiotu (*pretium affectionis)* oraz będących następstwem szkody w towarze utraconych a spodziewanych korzyści (*lucrum cessans*)[633].

6.2.3. Przerzucenie ciężaru dowodu, obalenie domniemania

Regulacja art. 80 ust. 3 pr. przew. stanowi domniemanie wartości przesyłki – przewożone rzeczy mają taką wartość, jaką zadeklarował nadawca w liście przewozowym[634]. Zadeklarowana wartość może być kwestionowana przez przewoźnika. Taka regulacja skutkuje tylko przerzuceniem na niego ciężaru

[632] Zob. D. Ambrożuk, *Ustalenie wysokości odszkodowania w prawie przewozowym…*, s. 211.
[633] Por. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 564–565; J. Godlewski, *Przepisy ujednolicone…*, s. 102.
[634] T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 80 pr. przew., nb 2; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 423.

dowodu na fakt wartości przesyłki[635]. Jest to domniemanie wzruszalne. Przewoźnik może je obalić, udowodniając, że rzeczy te mają inną wartość niż zadeklarowana lub że wartość zadeklarowana jest wyższa niż wartość rzeczywista[636]. Dowód przeciwieństwa powinien być przeprowadzony według zasad ustalania wysokości odszkodowania, ponieważ art. 80 ust. 3 pr. przew. odsyła w tym zakresie do art. 80 ust. 1 pr. przew.[637].

W związku z tym, gdy deklaracja wartości przesyłki znajdzie zastosowanie, odszkodowanie należy się w wysokości deklarowanej, chyba że przewoźnik udowodni, że wartość deklarowana przewyższa wartość ustaloną na podstawie ceny wskazanej w rachunku dostawcy lub sprzedawcy albo ceny wynikającej z cennika obowiązującego w dniu nadania przesyłki do przewozu bądź wartości rzeczy tego samego rodzaju i gatunku w miejscu i czasie ich nadania. Przewoźnik może więc wykazać, że kwota ustalona zgodnie art. 80 ust. 1 pr. przew. jest wyższa niż wartość przesyłki[638]. Taka regulacja oznacza, że ciężar dowodu wykazania wysokości szkody jest przerzucony na przewoźnika. W innym bowiem przypadku, zgodnie z zasadą ogólną wynikającą z art. 80 ust. 1 pr. przew., ciężar dowodu w tym zakresie spoczywałby na nadawcy lub odbiorcy, w zależności od tego który podmiot byłby uprawniony do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych.

Przewoźnik może wykazać, że rzeczywista wartość rzeczy jest niższa niż zadeklarowana lub wartość podana przez nadawcę jest wyższa od rzeczywistej (wartości zwykłej), ustalonej zgodnie z kryteriami z art. 80 ust. 1 pkt 2 i 3 pr. przew. za pomocą wszelkich, prawnie dopuszczalnych środków dowodowych. W szczególności przydatny będzie tu dowód z opinii biegłego sądowego. Ustalenie tej wartości jest ściśle powiązane z wysokością odszkodowania, które będzie musiał zapłacić przewoźnik w przypadku przypisania mu

[635] K. Włodarska, *Umowa drogowego przewozu…*, art. 80 pr. przew., nb 7.
[636] T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 80 pr. przew., nb 2; K. Włodarska, *Umowa drogowego przewozu…*, nb 7; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 423.
[637] Por. K. Włodarska, *Umowa drogowego przewozu…*, art. 80 pr. przew., nb 7.
[638] K. Włodarska, *Umowa drogowego przewozu…*, art. 80 pr. przew., nb 8.

odpowiedzialności za szkodę w przesyłce[639]. Deklaracja wartości przesyłki ma charakter wiążący dla osoby uprawnionej. Obalić domniemanie wartości przesyłki z art. 80 ust. 3 pr. przew. może wyłącznie przewoźnik[640]. Jeżeli odbiorca, który doznał szkody i jest związany deklaracją nadawcy, otrzyma od przewoźnika odszkodowanie w wysokości nieodpowiadającej wartości szkody, wówczas odbiorca będzie mógł dochodzić jej wyrównania wyłącznie od nadawcy na podstawie łączącego ich stosunku prawnego[641].

W literaturze przedmiotu wskazuje się, że okoliczność, iż przewoźnik nie zakwestionuje zadeklarowanej przez nadawcę wartości przesyłki w momencie przyjmowania jej do przewozu na podstawie art. 40 ust. 2 w zw. z art. 27 ust. 2 i 3 pr. przew. nie pozbawia go prawa do obalenia domniemania wartości przesyłki z art. 80 ust. 3 pr. przew.[642]. Jednocześnie do obalenia domniemania wartości przesyłki wynikającego z deklaracji nadawcy nie wystarczy sprawdzenie zadeklarowanej wartości i wpisanie przez przewoźnika zastrzeżenia do listu przewozowego na podstawie art. 27 ust. 2 w zw. z art. 40 ust. 2 pr. przew. Aby przewoźnik obalił to domniemanie konieczne jest udowodnienie przez niego, zgodnie z art. 80 ust. 3 pr. przew. innej wartości przesyłki, że wartość deklarowana przewyższa wartość rzeczywistą, a nie tylko zakwestionowanie czy poddanie w wątpliwość wartości wynikającej z deklaracji. W literaturze przedmiotu wskazuje się także, że fakt, iż przewoźnik wpisał zastrzeżenie do listu przewozowego może jednak ułatwić mu obalenie domniemania wartości przesyłki z art. 80 ust. 3 pr. przew.[643]. W ocenie autorki niniejszej pracy z poglądem powyższym nie należy się zgodzić. Wpisanie zastrzeżenia przez przewoźnika powoduje, że domniemanie takie w ogóle nie powstanie, ponieważ jego brak stanowi podstawę domniemania. Wykazanie rzeczywistej wartości przesyłki w przypadku jej ubytku albo utraty może okazać się niezwykle trudne, a nawet w

[639] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 80 pr. przew., nb 2; M. Stec, *Umowa przewozu…*, art. 80 pr. przew., nb 10.
[640] K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 423.
[641] D. Ambrożuk, *Ustalenie wysokości odszkodowania…*, s. 150.
[642] K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 424.
[643] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 80 pr. przew., nb 4; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 424.

ogóle niemożliwe, w przeciwieństwie do wykazania wartości przesyłki w momencie jej nadania, gdy fizycznie ona istnieje[644].

Na gruncie konwencji CMR oraz CIM deklaracja wartości towaru nie powoduje powstania domniemania prawnego rzeczywistej wartości towaru i przerzucenia ciężaru dowodu w zakresie jego wartości. Osoba uprawniona dochodząca odszkodowania pomimo deklaracji wartości towaru obowiązana jest udowodnić jaką on miał wartość, szkodę i jej wysokość[645]. Jest to związane z tym, że zgoda przewoźnika na złożenie deklaracji wartości towaru przez nadawcę nie oznacza jej akceptacji. Przewoźnik nie jest związany zadeklarowaną wartością towaru i następnie może podważać wysokość tej kwoty za pomocą wszelkich prawnie dopuszczalnych środków dowodowych[646]. W CMR oraz CIM jedynym skutkiem złożenia deklaracji wartości przesyłki jest możliwość dochodzenia odszkodowania, które przewyższa granicę kwotową wynikającą z art. 23 ust. 3 CMR oraz art. 30 § 2 CIM. W związku z tym jej złożenie jest uzasadnione tylko wówczas, gdy wartość przesyłki przewyższa limit określony we wskazanym uregulowaniu[647]. Deklaracja wartości towaru w CMR oraz CIM także nie przerzuca ciężaru dowodu na fakt wartości towaru. W związku z tym, pomimo jej złożenia, zgodnie z ogólnym rozkładem ciężaru dowodu z art. 6 k.c., na podmiocie uprawnionym do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych za szkodę w substancji towaru spoczywa ciężar wykazania zarówno faktu powstania szkody oraz jej wysokości. Wysokość szkody powinna być udowodniona zgodnie z kryteriami określonymi w art. 23 ust. 1 i 2 CMR oraz art. 30 § 1 CIM[648].

Zgodnie z art. 166 § 3 k.m. domniemanie, że zadeklarowana wartość ładunku jest zgodna z jego obiektywną wartością, może być obalone przez przewoźnika dowodem przeciwnym. W przepisie tym wprost jest mowa o takim dowodzie. Stanowisko takie wyrażane jest także w literaturze przedmiotu[649].

---

[644] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 80 pr. przew., nb 4.
[645] Por. D. Ambrożuk (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 329–330.
[646] Zob. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 564.
[647] Por. K. Włodarska, *Umowa drogowego przewozu…*, art. 80 pr. przew., nb 19.
[648] Zob. *ibidem*, nb 19–20; D. Ambrożuk (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 329–330.
[649] Por. M. Stec, *Umowa przewozu…*, art. 80 pr. przew., nb 10; M. Dragun–Gertner, J. Łopuski, *Konosamenty…*, s. 475; J. Młynarczyk, *Prawo morskie…*, s. 162.

W ocenie autorki niniejszej pracy należy jednak przyjąć, że właściwy do obalenia domniemania prawnego jest dowód przeciwieństwa, ponieważ na przewoźniku spoczywa ciężar dowodu i poddanie jedynie w wątpliwość wniosku domniemania tu nie wystarcza. Użycie w przepisie określenia „dowód przeciwny" wynika z niedostosowania użytych w nim sformułowań do wypracowanej we współczesnej teorii prawa siatki pojęciowej. Podobnie, jak w art. 80 ust. 3 pr. przew., nieobalenie powyższego domniemania prowadzi do przyjęcia wartości ładunku jako maksymalnej kwoty odszkodowania[650].

Zgodnie z art. 4 pkt 5 lit. f konwencji o konosamentach deklaracja wymieniona w pkt a niniejszego ustępu umieszczona w konosamencie stanowi, z zastrzeżeniem dowodu przeciwnego, domniemanie, ale nie wiąże przewoźnika, który może ją zakwestionować. W świetle powyższej regulacji przewoźnik może obalić domniemanie wartości towarów za pomocą dowodu przeciwnego, jednak i w tym przypadku należy przyjąć, że odpowiedni jest dowód przeciwieństwa.

6.3. Domniemanie szczególnego interesu w dostawie

Regulacja odnosząca się do szczególnego interesu w dostawie zawarta jest w CMR, CIM, konwencji montrealskiej i warszawskiej. Brak jej w Kodeksie cywilnym, Prawie przewozowym, Kodeksie morskim, konwencji o konosamentach i CMNI. Podobnie jak deklaracja wartości towaru skutkuje ona uprzywilejowaniem osoby uprawnionej do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych, tj. nadawcy lub odbiorcy towaru, o czym w dalszej części pracy.

Deklaracja specjalnego interesu w dostawie pozwala na uzyskanie odszkodowania, którego wysokość przekracza wszelkie ograniczenia jego wysokości wynikające z przepisów. Odszkodowanie może objąć wówczas dalsze majątkowe następstwa szkód powstałych w substancji przesyłki oraz majątkowe konsekwencje przekroczenia terminu dostawy, odnoszące się do szkód poza substancją przesyłki, których wysokość przekracza kwotę frachtu (jako konwencyjnej granicy wysokości odszkodowania). Deklaracja specjalnego

[650] M. Stec, *Umowa przewozu…*, art. 80 pr. przew., nb 10.

interesu w dostawie umożliwia więc pokrycie w szczególności utraconych korzyści[651].

Deklaracja ta w świetle art. 26 ust. 1 CMR i art. 35 CIM, podobnie jak deklaracja wartości towaru nie powoduje powstania domniemana prawnego, że zadeklarowana kwota odpowiada rzeczywistej szkodzie. Osoba uprawniona do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych w dalszym ciągu powinna udowodnić szkodę oraz jej wysokość. Również w tym przypadku przewoźnik nie jest związany kwotą deklaracji i może następnie podważać wysokość tej kwoty za pomocą wszelkich prawnie dopuszczalnych środków dowodowych[652].

W prawie lotniczym konwencja montrealska i warszawska uregulowania odnoszące się do domniemania wartości przesyłki i szczególnego interesu w dostawie objęły jedną instytucją. W przypadku art. 22 ust. 3 konwencji montrealskiej dotyczącego specjalnej deklaracji interesu w dostawie wprowadzono ułatwienie dowodowe przy wykorzystaniu konstrukcji „chyba że", czyli tzw. „wątpliwego" domniemania prawnego. Analogiczna regulacja znajduje się w art. 22 ust. 2 lit. a konwencji warszawskiej. W świetle art. 22 ust. 3 konwencji montrealskiej przy przewozie towarów odpowiedzialność przewoźnika w razie zniszczenia, zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia jest ograniczona do kwoty 17 Specjalnych Praw Ciągnienia (SDR) za kilogram, z wyjątkiem przypadku, gdy nadawca w czasie oddawania towaru przewoźnikowi złożył specjalną deklarację interesu w dostawie i uiścił dodatkową opłatę, jeżeli jest ona wymagana. W takim przypadku przewoźnik obowiązany jest zapłacić kwotę nieprzewyższającą kwoty zadeklarowanej, chyba że udowodnił, że ta ostatnia przewyższa rzeczywisty interes nadawcy w dostawie. Jednocześnie zgodnie z art. 22 ust. 2 lit. a konwencji warszawskiej przy przewozie bagażu przyjętego do ekspedycji i towarów – odpowiedzialność przewożącego ograniczona jest do sumy dwustu pięćdziesięciu franków (Poincaré) za kilogram, z wyjątkiem wypadku złożenia przez wysyłającego w chwili oddania pakunku przewożącemu specjalnej deklaracji interesu w dostawie pakunku i uiszczenia ewentualnej dopłaty dodatkowej. W tym wypadku przewożący obowiązany będzie zapłacić aż

[651] Zob. D. Ambrożuk, *Ustalenie wysokości odszkodowania*…, s. 155.
[652] Por. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu*…, s. 564.

do wysokości zadeklarowanej sumy, chybaby dowiódł, że suma ta przewyższa rzeczywisty interes wysyłającego w dostawie[653]. Przepisy art. 41 ust. 2 zd. 3 konwencji montrealskiej oraz art. III ust. 2 zd. 3 Konwencji, uzupełniającej konwencję warszawską, o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez osobę inną niż przewoźnik umowny, sporządzonej w Guadalajara dnia 18 września 1961 r. (Dz.U. z 1965 r. nr 25 poz. 167) wyłączają stosowanie specjalnej deklaracji interesu w dostawie do przewoźnika faktycznego w braku jego zgody.

6.3.1. Warunki stosowania domniemania

Podobnie do deklaracji wartości towaru, deklaracji specjalnego interesu w dostawie może dokonać nadawca w uzgodnieniu z przewoźnikiem. Należy rozważyć, czy złożenie deklaracji specjalnego interesu w dostawie powinno być dokonane w liście przewozowym[654]. Istnieją argumenty, analogiczne jak przytoczone wyżej w odniesieniu do deklaracji wartości towaru, które przemawiałyby za uznaniem ważności deklaracji wpisanej do innego dokumentu przewozowego[655]. W związku z tym podobnie do deklaracji wartości towaru, w literaturze przedmiotu przyjmuje się, że dla skuteczności deklaracji specjalnego interesu w dostawie wystarczy dowolna forma pisemna[656]. Za skuteczną powinna być uznana również forma elektroniczna. Jednocześnie należy uznać, że dodatkowa opłata nie stanowi warunku skuteczności złożenia deklaracji specjalnego interesu w dostawie, choć regulacja w tym przedmiocie mogłaby sugerować inaczej[657]. Regulacja dotycząca uzgodnienia dodatkowej opłaty ma jedynie zaznaczyć, że dodatkowe ryzyka wynikające z deklaracji powinny być przewoźnikowi wynagrodzone. Jeżeli zaś kwestia deklaracji powstała dopiero na etapie przyjmowania towaru do przewozu i wystawienia listu przewozowego, przewoźnik może uzależnić wykonanie przewozu od uiszczenia dodatkowej opłaty. Jeżeli z kolei deklaracja została złożona na etapie zawierania umowy

[653] Zob. M. Polkowska, I. Szymajda, *Konwencja montrealska…*, s. 69–70.
[654] Por. K. Włodarska, *Umowa drogowego przewozu…*, art. 80 pr. przew., nb 20.
[655] Zob. D. Ambrożuk (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 344.
[656] Por. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 569–570.
[657] Odmiennie wyrok Audiencia Provincial de Valencia z 22 lutego 2003 r., www.poderjudicial.es.

przewozu i przewoźnik zgodził się przewieźć towar za określony fracht, to należy uznać, że uwzględnił jednocześnie dodatkowe ryzyko wynikające z deklaracji[658]. Złożenie przez nadawcę specjalnej deklaracji interesu w dostawie, zgodnie z art. 22 ust. 3 konwencji montrealskiej oraz art. 22 ust. 2 lit. a konwencji warszawskiej dokonywane jest w chwili, gdy pakunek został wydany przewoźnikowi. Podobnie jak w przypadku deklaracji wartości towaru, należy przyjąć, że dla skuteczności deklaracji kwoty specjalnego interesu w dostawie znaczenie ma zgoda przewoźnika na tę deklarację[659].

A zatem, chociaż akceptacja deklaracji wartości towaru przez przewoźnika powoduje, że przyjmuje on na siebie dodatkowe ryzyko związane z tym, że osoba uprawniona może żądać wyższego odszkodowania niż to, jakie wynika z limitu z art. 22 ust. 3 konwencji montrealskiej i art. 22 ust. 2 lit. a konwencji warszawskiej, to jednak na gruncie konwencji montrealskiej i warszawskiej uzgodnienie dodatkowej opłaty, o której w aktach tych mowa nie stanowi warunku koniecznego skuteczności deklaracji. Niepobranie przez przewoźnika dodatkowej opłaty nie powoduje braku skuteczności deklaracji wartości towaru, jeżeli została ona zaakceptowana przez przewoźnika. Chodź istnieją zdania odmienne, pogląd taki przeważa w literaturze przedmiotu w odniesieniu np. do CMR[660]. Dla skuteczności deklaracji wartości towaru znaczenie ma zgoda przewoźnika na tą deklarację[661]. Należy jednak zwrócić uwagę, że treść deklaracji pozostaje jednostronnym oświadczeniem nadawcy, a dwustronne uzgodnienie obejmuje tylko złożenie deklaracji oraz dodatkowe wynagrodzenie z tego

---

[658] Zob. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 567; M.A. Clarke, *International carriage…*, s. 312; H. Glöckner, *Limits to Liability and Liability Insurance of Carriers under Articles 3 and 23 to 29 of the CMR* (w:) *International Carriage of Goods by Road (CMR)*, J. Theunis (red.), London 1987, s. 104; K.F. Haak, *The Liability of the Carrier under CMR*, Haga 1986, s. 233–234; I. Koller, *Transportrecht*, art. 24; odmiennie J. Basedow, *Übereinkommen internationaler Straßenverkehr…*, art. 24.

[659] Por. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 567.

[660] Por. M.A. Clarke, *International carriage…*, s. 312; H. Glöckner, *Limits to Liability…*, s. 104; K.F. Haak, *The Liability of the Carrier…*, s. 233–234; I. Koller, *Transportrecht*, s. 1121–1122; T. Szanciło, *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika…*, s. 361; D. Ambrożuk (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 332–333; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 567; por. wyrok Cour de Cassation z 10 lipca 2001 r., Bulletin des Transport et de la Logistique (BTL) 2001, s. 544; odmiennie J. Basedow, *Übereinkommen internationaler Straßenverkehr…*, art. 24, 8 i 9, wyrok Audiencia Provincial de Valencia z 22 lutego 2003 r., www.poderjudicial.es.

[661] K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 567.

tytułu[662]. W odniesieniu do konwencji montrealskiej i warszawskiej również należy opowiedzieć się za skutecznością deklaracji zamieszczonej w innym dokumencie niż list przewozowy. W tym przypadku wniosek domniemania również stanowi twierdzenie, że zadeklarowana wartość odpowiada rzeczywistej wartości przesyłki, a przewoźnik ponosi odpowiedzialność do kwoty nieprzekraczającej kwoty zadeklarowanej.

Odszkodowanie z art. 22 ust. 3 konwencji montrealskiej nie ma charakteru ryczałtowego. W wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 9 lipca 2020 r., C–86/19, SL przeciwko Vueling Airlines S.A. trybunał ten stwierdził, że art. 17 ust. 2 w zw. z art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej należy interpretować w ten sposób, iż kwota przewidziana w tym ostatnim postanowieniu jako ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w przypadku zniszczenia, utraty, uszkodzenia lub opóźnienia zarejestrowanego bagażu nieobjętego specjalną deklaracją interesu w dostawie do miejsca przeznaczenia, stanowi górną granicę odszkodowania, która nie przysługuje danemu pasażerowi z mocy prawa jako kwota ryczałtowa i że w konsekwencji do sądu krajowego należy, w ramach tej granicy i w świetle okoliczności sprawy, ustalenie kwoty należnej temu pasażerowi[663]. Wprawdzie sprawa ta dotyczyła odszkodowania w przewozie pasażerskim, to wykładni poddano również art. 22 ust. 2 konwencji montrealskiej.

Na marginesie można zwrócić uwagę, że w orzecznictwie rozpatrywano także kwestię czy przewoźnik lotniczy zobowiązany jest do zapłaty odszkodowania za samo opóźnienie w dokonaniu przewozu towarów – niezależnie od tego, czy nadawca lub odbiorca przesyłki poniósł szkodę w wyniku tego opóźnienia. W uchwale Sądu Najwyższego z 5 czerwca 1991 r., III CZP 44/91 (OSNC 1992, nr 1, poz. 13) sąd ten stwierdził, że możliwość zasądzenia od przewoźnika lotniczego – na podstawie art. 19 i 22 konwencji warszawskiej zryczałtowanego odszkodowania z tytułu opóźnienia w przewozie towarów nie

[662] Por. M.A. Clarke, *International carriage…*, s. 310; A. Messent, D.A. Glass, *Contracts for the International Carriage…*, s. 199; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 563; wyrok Obersten Gerichtshof z dnia 26 kwietnia 2001 r., ETL, 2002, s. 497.
[663] Por. P. Rejnowicz–Janowska, *Linia lotnicza nie zapłaci ryczałtu za utracony bagaż. Omówienie wyroku TS z dnia 9 lipca 2020 r., C–86/19 (Vuelta)*, Lex.

jest uzależniona od ustalenia, że nadawca poniósł szkodę. Orzeczenie to słusznie jest krytykowane w literaturze przedmiotu, gdzie wskazuje się, że dla odpowiedzialności przewoźnika na skutek opóźnienia na gruncie tej konwencji konieczne jest powstanie szkody. Nie jest bowiem możliwe uzyskanie odszkodowania za sam fakt opóźnienia, gdy nie nastąpiła żadna szkoda[664].

6.3.2. Zakres domniemania

Konwencja montrealska oraz warszawska przewidują kwotowe ograniczenie wysokości dochodzonego odszkodowania na wypadek nienależytego wykonania umowy przewozu towarów. W konwencji montrealskiej zakres ułatwienia dowodowego zarówno w odniesieniu do ograniczenia wysokości dochodzonego odszkodowania, jak i specjalnego interesu w dostawie dotyczy zniszczenia, zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia ładunku.

Konwencje powyższe posługują się pojęciem „deklaracji specjalnego interesu w dostawie". Jednakże na gruncie konwencji montrealskiej i warszawskiej pojęcie to jest rozumiane szerzej niż w CMR i CIM. W świetle konwencji montrealskiej i warszawskiej możliwe jest bowiem zadeklarowanie szczególnego interesu, który wyraża się w określeniu wartości samej przesyłki[665]. Ponadto konwencja montrealska w art. 25 zawiera swoistą regulację, zgodnie z którą przewoźnik może umówić się, że w odniesieniu do umowy przewozu stosuje się ograniczenia odpowiedzialności wyższe od przewidzianych w niniejszej konwencji albo nie stosuje się żadnych ograniczeń odpowiedzialności. Oznacza ona, że na gruncie konwencji montrealskiej przewoźnik może zawierać umowy przewidujące ograniczenie wysokości odszkodowania, na wyższym poziomie niż ten wynikający z konwencji lub w ogóle wyłączające te ograniczenia. W świetle tej regulacji możliwe jest zniesienie jakiegokolwiek limitu wysokości odszkodowania, może to jednak nastąpić na postawie zgodnych oświadczeń stron umowy, a nie jednostronnej deklaracji złożonej przez

[664] A. Konert, Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 5 czerwca 1991 r., III CZP 44/91, Lex.
[665] Por. J. Rajski, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego w prawie międzynarodowym i krajowym*, Warszawa 1968, s. 77–78; M. Dragun, *Kwotowe ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika w międzynarodowym prawie przewozowym*, Toruń 1984, s. 86–88; M. Polkowska, I. Szymajda, *Konwencja montrealska…*, s. 69–70; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 562.

nadawcę[666]. Także art. 23 konwencji warszawskiej *a contrario* umożliwia umowne wprowadzenie wyższych limitów niż przewidziane w konwencji albo zupełne ich zniesienie.

Jako przykład praktyki sądów w zakresie stosowania przedmiotowych regulacji można wymienić sprawy Buchanan *versus* Babco (1977 r.) oraz JTI Polska Sp. z o.o. *versus* Marek Jakubowski (2023 r.). Sprawa Buchanan *versus* Babco rozpatrywana była na podstawie konwencji CMR. Dotyczyła ona przewozu drogowego whisky z Wielkiej Brytanii do Iranu. Whisky została skradziona z naczepy podczas transportu w Wielkiej Brytanii. Problem prawny odnosił się do objęcia odpowiedzialnością przewoźnika obowiązku zapłaty podatku akcyzowego. Wartość eksportowa towarów wynosiła 7 000 £, ale ponieważ towary nie zostały wywiezione, powód był zobowiązany do zapłaty organom celnym podatku akcyzowego w wysokości 30 000 £. Należało zatem rozstrzygnąć, czy powód mógł obciążyć przewoźnika odszkodowaniem w wysokości podatku akcyzowego? Sąd w tej sprawie uwzględnił powództwo[667].

Z kolei sprawa JTI Polska Sp. z o.o. *versus* Marek Jakubowski, która toczyła się przed Sądem Najwyższym Wielkiej Brytanii, dotyczyła kradzieży w Wielkiej Brytanii 129 kartonów papierosów podczas przewozu drogowego z Polski do Wielkiej Brytanii. Problem prawny był zatem analogiczny jak w sprawie Buchanan – czy podatkiem akcyzowym w wysokości 499 577 £ należnym państwu można obciążyć przewoźnika jako odszkodowanie za szkodę w przewozie? Sądy niższej instancji w tej sprawie związane były orzeczeniem Buchanan, które było niekorzystne dla przewoźnika. Sąd Najwyższy mógł jednak odstąpić od wcześniejszej praktyki orzeczniczej na podstawie „*Practice Statement 1966*". Poprzednie orzeczenia Sądu Najwyższego są bowiem zwykle wiążące, jednakże może on od nich odejść, gdy wydaje się to słuszne[668]. Pomimo tego, wyrokiem z dnia 14 czerwca 2023 r. Sąd Najwyższy jednogłośnie oddalił

[666] M. Polkowska, I. Szymajda, *Konwencja montrealska…*, s. 80–82; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 562.
[667] D.A. Glass, "*Interpreting International Carriage Conventions using the Vienna Rules: Not yet a done deal for CMR and the UK?"* – prezentacja z konferencji naukowej "*Contemporary Challenges for Uniform Private Law – International Seminar"* na Wydziale Prawa Uniwersytetu Szczecińskiego w dniu 16 maja 2023 r.
[668] *Ibidem*; https://www.supremecourt.uk/cases/uksc–2021–0144.html, dostęp: maj 2024 r.

apelację, uznając, że Sąd nie powinien odstępować od decyzji Izby Lordów w sprawie Buchanan zgodnie z „*Practice Statement 1966*". Jednocześnie można zwrócić uwagę, że sprawa JTI Polska Sp. z o.o. *versus* Marek Jakubowski stanowi przykład *forum shopping*, a więc skierowania przez powoda sprawy do sądu, gdzie według dotychczasowej praktyki orzeczniczej jest największe prawdopodobieństwo uzyskania korzystnego wyroku[669].

W literaturze przedmiotu zwraca się uwagę na rozbieżność w zakresie zapatrywania na charakter prawny związku przyczynowego pomiędzy zdarzeniem a szkodą w towarze lub opóźnieniem w przewozie[670]. Wątpliwości budzi bowiem, czy następstwa takich szkód, które mają być wynagrodzone na podstawie deklaracji kwoty specjalnego interesu w dostawie powinny pozostawać w prawnie relewantnym związku przyczynowym, który został przyjęty na gruncie właściwego prawa wewnętrznego, znajdującego zastosowanie dla określonej umowy. Wyrażone zostało stanowisko, zgodnie z którym należy stosować koncepcję związku przyczynowego przyjętą we właściwym prawie wewnętrznym mającym zastosowanie w sprawie[671], oraz że dopuszczalne jest objęcie odszkodowaniem wszelkich następstw działania lub zaniechania przewoźnika, jeżeli mieszczą się w zadeklarowanej kwocie[672]. W literaturze przedmiotu wskazuje się także stanowisko kompromisowe, w świetle którego możliwe jest wynagrodzenie szkód niepozostających w takim związku przyczynowym, jeżeli nadawca, deklarujący specjalny interes w dostawie przewidywał takie szkody i poinformował o tym przewoźnika[673]. Prawidłowo uznawane jest ono w doktrynie za słuszne[674].

[669] Zob. S. Grignon–Dumoulin, *Forum shopping article 31 de la cmr*, ULR 2006, s. 609–618.
[670] K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 566.
[671] R. Loewe, *Commentary on the Convention…*, s. 317; K.F. Haak, *The Liability of the Carrier…*, s. 232; M.A. Clarke, *International carriage…*, s. 311; wyrok Bundesgerichtshof z 30 września 1993 r., ETL 1994, s. 97.
[672] A.C. Hardingham, *The Delay Provisions of CMR*, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly 1979, s. 197.
[673] A. Messent, D.A. Glass, *Contracts for the International Carriage…*, s. 201–202.
[674] K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 566.

6.3.3. Przerzucenie ciężaru dowodu, obalenie domniemania

W art. 22 ust. 3 konwencji montrealskiej oraz art. 22 ust. 2 lit. a konwencji warszawskiej zastosowano konstrukcję „chyba że", czyli tzw. „wątpliwe" domniemanie prawne. Jest to ułatwienie dowodowe, które przerzuca ciężar dowodu. W świetle konwencji montrealskiej w przypadku złożenia przez nadawcę specjalnej deklaracji interesu w dostawie przewoźnik będzie ponosił odpowiedzialność do kwoty nieprzewyższającej kwoty zadeklarowanej, chyba że udowodni, że suma ta jest większa niż rzeczywisty interes nadawcy w dostawie. W konwencji warszawskiej w przypadku złożenia przez wysyłającego specjalnej deklaracji interesu w dostawie pakunku, przewożący obowiązany będzie zapłacić aż do wysokości zadeklarowanej sumy, chyba że dowiedzie, iż suma ta przewyższa rzeczywisty interes wysyłającego w dostawie. Oba ułatwienia dowodowe mogą być obalone przez przewoźnika za pomocą dowodu przeciwieństwa, że zadeklarowana kwota jest wyższa niż rzeczywisty interes nadawcy w dostawie.

6.4. Wnioski końcowe

Regulacje odnoszące się do deklaracji wartości przesyłki oraz szczególnego interesu w dostawie to dwie zbliżone do siebie instytucje pod względem celu, jakim jest zwiększenie zakresu odpowiedzialności przewoźnika[675]. Są one zatem korzystne dla podmiotu uprawnionego do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych, a więc nadawcy lub odbiorcy towaru – w zależności od tego czy doszło do jego odbioru.

W regulacjach odnoszących się do wartości przesyłki oraz szczególnego interesu w dostawie w poszczególnych aktach prawnych polskiego i międzynarodowego prawa przewozowego zawarto ułatwienia dowodowe przy wykorzystaniu różnych konstrukcji prawnych. W art. 80 ust. 3 pr. przew., art. 22 ust. 3 konwencji montrealskiej oraz art. 22 ust. 2 lit. a konwencji warszawskiej użyto konstrukcji „chyba że", która w tym przypadku prowadzi nie tylko do przerzucenia ciężaru dowodu, ale także ustalenia, że zadeklarowana wartość

[675] Por. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 561.

odpowiada rzeczywistej wartości przesyłki. W art. 166 § 3 k.m. oraz art. 4 pkt 5 lit. f konwencji o konosamentach użyto domniemań prawnych materialnych. Pomimo użycia różnych konstrukcji prawnych, praktyczne konsekwencje ich zastosowania są takie same. Przepisy te, w zakresie w jakim zawierają ułatwienia dowodowe, stanowią uprzywilejowanie dla osoby uprawnionej do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych, tj. nadawcy lub odbiorcy towaru. W przypadku ich zastosowania osoba uprawniona nie musi wykazywać wysokości szkody. Ciężar ten jest przerzucony na przewoźnika.

Wyjątek stanowią art. 24 CMR i art. 34 CIM, które nie zawierają domniemania wartości towaru, a jedynie znoszą kwotowy limit odszkodowania, co ma znaczenie w procesie dochodzenia roszczeń. Podobnie regulacja szczególnego interesu w dostawie w art. 26 ust. 2 CMR i art. 35 CIM nie wprowadza domniemania prawnego wysokości poniesionej szkody. Szkoda ta w dalszym ciągu musi zostać udowodniona, a jedynie umożliwia osobie uprawnionej dochodzenie dalszej szkody, która pozostaje w związku przyczynowym ze szkodą w substancji przesyłki lub opóźnieniem w transporcie do zadeklarowanej kwoty.

W literaturze przedmiotu wskazuje się, że w polskim prawie przewozowym należałoby przywrócić kwotowe ograniczenia wysokości odszkodowania, co wymagałoby przeprowadzenia szczegółowych badań i analiz, wymagających wiedzy specjalistycznej. Ich wprowadzenie umożliwiłoby bowiem przedsiębiorcom transportowym właściwie szacować ryzyko związane z podejmowaną przez nich działalnością oraz pozwalałoby na odpowiednie ukształtowanie warunków ubezpieczenia tej działalności[676]. Jednak *de lege ferenda* w ogólnej polskiej regulacji umowy przewozu zasadne byłoby, przyjmując istnienie regulacji gałęziowych uregulować tę kwestię poprzez odesłanie do konwencji międzynarodowych, w których istnieją kwotowe limity wysokości odszkodowania. W regulacji o ogólnym charakterze brak jest bowiem podstaw do ustanawiania limitów ze względu na technologiczne zróżnicowanie

[676] Tak D. Ambrożuk, *Ustalenie wysokości odszkodowania w prawie przewozowym*…, s. 271–271.

rodzajów przewozu, do których przepisy te mogłyby mieć zastosowanie (transport konny, taśmociągami, rurociągami).

Jednocześnie uwzględniając postulat uchylenia ustawy – Prawo przewozowe *de lege ferenda* regulacja w przedmiocie domniemania wartości przesyłki powinna być przeniesiona do Kodeksu cywilnego. Możliwość deklaracji nie powinna być uzależniona od faktury. Dokonana przez nadawcę w dokumencie przewozowym deklaracja wartości przesyłki powinna stanowić podstawę domniemania jej wartości oraz zastępować wprowadzone kwotowe ograniczenie wysokości odszkodowania. Zasadne byłoby tu uzależnienie zastąpienia limitu odszkodowania od zgody przewoźnika, któremu przysługiwałoby także dodatkowe wynagrodzenie z tego tytułu, jako że deklaracja wartości towaru zwiększałaby jego ryzyko gospodarcze[677]. Ponadto deklaracja wartości przesyłki nie powinna być uzależniona od wystawienia listu przewozowego, którego wystawienie nie jest obowiązkowe i nie stanowi on warunku zawarcia umowy przewozu. Deklaracja ta mogłaby wynikać zatem także z każdego innego dokumentu przewozowego.

Kodeks cywilny *de lege ferenda* powinien być uzupełniony także o regulację w przedmiocie deklaracji szczególnego interesu w dostawie, która umożliwiałaby dochodzenie odszkodowania za szkody poza substancją przesyłki. Przepis art. 788 k.c. powinien zostać zatem znowelizowany i treść art. 40 ust. 1 i art. 80 ust. 3 pr. przew. przeniesiona do jego regulacji. W związku z powyższym art. 788 k.c. mógłby mieć następującą treść: „§ 1. *Odszkodowanie za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki w czasie od jej przyjęcia do przewozu aż do wydania odbiorcy nie może przewyższać zwykłej wartości przesyłki, chyba że szkoda wynikła z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika. § 2. Nadawca może zadeklarować wartość przewożonych rzeczy lub kwotę specjalnego interesu w dostawie w dokumencie przewozowym. § 3. W razie utraty przesyłki z deklarowaną wartością należy się odszkodowanie w wysokości deklarowanej, a w razie ubytku – w odpowiedniej części, chyba że przewoźnik udowodni, że wartość deklarowana przewyższa rzeczywistą wartość przesyłki.*

[677] Zob. *Ustalenie wysokości odszkodowania w prawie przewozowym*…, s. 273.

§ 4. Odszkodowanie za szkodę objętą deklaracją szczególnego interesu w dostawie nie może przekroczyć kwoty deklaracji".

W art. 166 § 3 k.m. *de lege ferenda* zamiast „dowód przeciwny" powinno być użyte określenie „dowód przeciwieństwa", ponieważ do obalenia domniemania prawnego konieczny jest dowód przeciwieństwa, prowadzący do udowodnienia negacji wniosku domniemania. Dowód przeciwny jako poddający jedynie w wątpliwość ten wniosek jest tu niewystarczający. Przepis art. 166 § 3 k.m. powinien mieć zatem następujący kształt słowny: „*Jeżeli wartość ładunku została zadeklarowana przed jego załadowaniem przez załadowcę i uwidoczniona w konosamencie lub innym dokumencie, na podstawie którego dokonywany jest przewóz, odszkodowanie nie może przekraczać zadeklarowanej wartości ładunku. Deklaracja załadowcy uwidoczniona w konosamencie co do rodzaju i wartości towarów stwarza domniemanie, które przewoźnik może obalić dowodem przeciwieństwa*".

Rozdział 7. Pozostałe ułatwienia dowodowe

7.1. Uwagi wprowadzające

Spośród pozostałych ułatwień dowodowych na uwagę zasługuje ułatwienie dowodowe w przedmiocie utraty przesyłki (art. 52 pr. przew., art. 20 ust. 1 CMR, art. 29 § 1 CIM), domniemanie istnienia upoważnienia do wykonywania wszelkich czynność związanych z zawarciem umowy przewozu (art. 47 ust. 2 pr. przew.) oraz domniemanie, że szkoda powstała podczas przewozu lotniczego w przypadku przewozu wykonywanego częściowo drogą inną niż powietrzna (art. 18 ust. 4 konwencji montrealskiej i art. 18 pkt 3 konwencji warszawskiej). Ich analiza jest przedmiotem niniejszego rozdziału.

Zgodnie z art. 65 ust. 1 pr. przew., art. 17 ust. 1 CMR i art. 23 ust. 1 CIM przewoźnik ponosi odpowiedzialność odszkodowawczą za szkodę w przewożonym towarze i opóźnienie dostawy. Co do zasady niedostarczenie przesyłki oznacza niewykonanie, a dostarczenie jej po upływie terminu – nienależyte wykonanie umowy przewozu. Utrata przesyłki to jeden z rodzajów szkody w przewozie towarów. Występuje ona, gdy przewoźnik nie może przedstawić odbiorcy do wydania ani jednej części wchodzącej w skład przesyłki[678]. Polskie prawo przewozowe oraz konwencje międzynarodowe CMR i CIM zawierają w tym zakresie szczególną regulację, ponieważ w świetle art. 52 pr. przew., art. 20 ust. 1 CMR i art. 29 § 1 CIM osoba uprawniona może, bez podejmowania czynności dowodowych, traktować towar jako zaginiony, jeżeli nie został on wydany w ciągu określonego w tych przepisach terminu, następującego po terminie dostawy[679]. Kodeks cywilny, Kodeks morski oraz pozostałe konwencje międzynarodowe nie zawierają tego typu ułatwień dowodowych.

[678] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe*…, art. 33 pr. przew., nb 1.
[679] Zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 listopada 2019 r., IV CSK 415/18, Lex nr 2978456.

Ułatwienie dowodowe w przedmiocie utraty przesyłki pełni istotne funkcje w stosunku prawnym pomiędzy nadawcą a przewoźnikiem, co związane jest z ułatwieniem dochodzenia odszkodowania przez tę osobę od przewoźnika[680]. Usuwa stan niepewności co do przesyłki, która pomimo upływu terminu przewozu, nie została dowieziona do miejsca odbioru – przewoźnik nie może powoływać się na utrudnienia lub na opóźnienie w przewozie. Otwiera osobie uprawnionej możliwość zgłoszenia w stosunku do przewoźnika roszczenia odszkodowawczego z tytułu utraty przesyłki, co umożliwiłoby zakup rzeczy tego samego rodzaju (na podstawie art. 65 pr. przew., art. 17 CMR i art. 23 CIM)[681]. Szkoda ta określana jest niekiedy mianem „utraty domniemanej"[682]. Ułatwienie to ma także istotne znaczenie z punktu widzenia dochodzenia odszkodowania przez osobę uprawnioną w przypadku przewozów na zasadzie podwykonawstwa. Pierwszy przewoźnik nie musi bowiem udowadniać, że sam wypłacił odszkodowanie osobie wobec niego uprawnionej, bowiem sam fakt zaginięcia towaru jest wystarczającą przesłanką odpowiedzialności podwykonawcy[683].

Domniemanie z art. 47 ust. 2 pr. przew. odnosi się do upoważnienia przez nadawcę osoby, która oddaje przewoźnikowi przesyłkę do przewozu do wykonywania wszelkich czynności związanych z zawarciem umowy przewozu. Zostało ono ustanowione na rzecz osoby oddającej przesyłkę przewoźnikowi. Jego związek z odpowiedzialnością przewoźnika jest pośredni – wpływa na kwestię legitymacji do dochodzenia roszczeń.

Konwencja montrealska regulująca przewóz lotniczy w art. 18 ust. 4 określa domniemanie, że szkoda powstała podczas przewozu lotniczego. Domniemanie to odnosi się do szkód powstałych w trakcie przewozu

---

[680] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 33 pr. przew., nb 1.

[681] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 52 pr. przew., nb 2; D. Dąbrowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 237–238; K. Wesołowski (w:) W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu…*, s. 124; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 293; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 349.

[682] Por. M. Sośniak, *Prawo przewozu lądowego*, s. 134; M. Stec, *Umowa przewozu…*, art. 52 pr. przew., nb 1.

[683] K.–H. Thume, *CMR Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr, Kommentar*, 2013, s. 562 – 563; A. Messent, D.A. Glass, *Contracts for the International Carriage…*, s. 238 i nast.; I. Koller, *Transportrecht*, s. 1009; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 724.

składającego się z przewozu lotniczego oraz towarzyszącego mu, uzupełniającego przewozu wykonywanego drogą lądową, morską lub wodami śródlądowymi (w celu załadowania, dostawy lub przeładunku). Rzutuje ono zatem na kwestię, które przepisy dotyczące odpowiedzialności będą miały w danym przypadku zastosowanie.

7.2. Ułatwienie dowodowe w przedmiocie zaginięcia przesyłki (art. 52 pr. przew., art. 20 ust. 1 CMR, art. 29 § 1 CIM)

Zgodnie z art. 52 pr. przew. przesyłkę, która nie nadeszła do miejsca przeznaczenia wskazanego w liście przewozowym w ciągu 30 dni od upływu terminu przewozu, uważa się za utraconą. Konwencja CMR w art. 20 ust. 1 CMR zawiera regulację, w świetle której osoba uprawniona może, bez dalszych dowodów, uważać towar za zaginiony, jeżeli nie został on wydany w ciągu trzydziestu dni po upływie umówionego terminu, a jeżeli terminu nie umówiono, w ciągu sześćdziesięciu dni po przyjęciu towaru przez przewoźnika. Z kolei art. 29 § 1 CIM stanowi, że osoba uprawniona może, bez konieczności dostarczenia dalszych dowodów, uważać towar za zaginiony, jeżeli nie wydano lub nie postawiono go do dyspozycji odbiorcy w ciągu trzydziestu dni po upływie terminu dostawy. Dla porównania art. 13 ust. 3 konwencji montrealskiej stanowi, że jeżeli zaginięcie towaru zostało przyznane przez przewoźnika lub jeżeli towar nie przybył po upływie siedmiu dni od dnia, w którym powinien był przybyć, odbiorca może dochodzić w stosunku do przewoźnika praw wynikających z umowy przewozu. Wskazane powyżej przepisy Prawa przewozowego, CMR i CIM zawierają ułatwienia dowodowe dotyczące zaginięcia przesyłki wprowadzone przy użyciu określeń „uważa się" lub „może uważać". Wyjątkiem jest tu regulacja konwencji montrealskiej. W konwencji montrealskiej wskazano podmiot uprawniony do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych. Odbiorca może dochodzić w stosunku do przewoźnika praw wynikających z umowy przewozu, jeżeli przewoźnik przyznał okoliczność zaginięcia towaru lub towar nie przybył po upływie siedmiu dni od dnia, w którym powinien był przybyć. Wątpliwości może budzić, jaka konstrukcja prawna zastała użyta w powyższych przepisach, czy jest to domniemanie prawne, czy fikcja prawna.

Konstrukcja ułatwienia dowodowego dotyczącego zaginięcia przesyłki opiera się na założeniu, że jeżeli przesyłka nie została dostarczona w terminie określonym w przepisie uznaje się, że zaginęła[684]. Prawo przewozowe używa sformułowania „przesyłkę uważa się za utraconą" (art. 52 pr. przew.). W doktrynie występuje rozbieżność, co do tego jaki charakter ma konstrukcja przyjęta w tym przepisie. Zgodnie z pierwszym z poglądów przepis ten zawiera domniemanie prawne nieusuwalne, a po upływie wskazanego w nim terminu, domniemanie nie może być obalone (ustawowy nakaz przyjęcia określonego faktu w razie ustalenia innego faktu)[685]. W świetle drugiego z poglądów przepis ten wprowadza fikcję prawną utraty przesyłki (ustawowy nakaz przyjęcia określonego stanu faktycznego jako istniejącego niezależnie, od tego, jak stan ten kształtuje się w rzeczywistości)[686]. W literaturze podaje się, że za przyjęciem, iż w przepisie tym mamy do czynienia z konstrukcją fikcji prawnej przemawia m.in. użycie sformułowania „uważa się", a nie „domniemywa się"[687]. Należy uznać, że jest to argument nieprzekonujący, ponieważ określenie „uważa się" również stosowane jest w przepisach do wprowadzenia domniemania prawnego.

Za interpretacją, że domniemania w przepisach wprowadza się nie tylko przy użyciu określenia „domniemywa się", ale również innych podobnych określeń, jak „uważa się" przemawia derywacyjna koncepcja wykładni prawa i odtworzenie z przepisów zawierających te określenia norm prawnych. Prowadzi to do wniosku, że są to określenia równoważne, które mają podobne konsekwencje praktyczne. Nie jest zatem trafny pogląd wyrażony w literaturze przedmiotu, że ustawodawca odróżnia określenia „uważa się" od „domniemywa się", w związku z czym w przypadku użycia w przepisie sformułowania „uważa

---

[684] Zob. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 208.

[685] Por. A. Kolarski (w:) *Prawo przewozowe…*, A. Kolarski (red.), s. 60; W. Górski, K. Wesołowski, *Umowy obrotu towarowego…*, s. 25; T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 33 pr. przew., nb 2; T. Szanciło, *Przedawnienie roszczeń z tytułu umowy drogowego przewozu przesyłek towarowych w prawie polskim*, PUG 2015, s. 2–12; M. Wojdała, *Dowodzenie w sporach z zakresu przewozu drogowego towarów. Wzory pism*, Warszawa 2024, s. 276.

[686] Por. M. Stec, *Umowa przewozu…*, art. 52 pr. przew., nb 1; K. Wesołowski (w:) W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu…*, s. 100; A. Jaworski, *Prawo przewozowe…*, art. 33 pr. przew., nb 2; D. Dąbrowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 237.

[687] Tak K. Wesołowski (w:) W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu…*, s. 95–96.

się" mamy do czynienia z fikcją prawną, za czym przemawia wykładnia językowa, a inne metody wykładni nie uzasadniają odmiennych wniosków[688]. Należy przyjąć, że użycie w przepisie określenia „uważa się" nie ma charakteru przesądzającego dla uznania, iż wprowadza on fikcję prawną.

W doktrynie przyjmuje się, że art. 20 ust. 1 CMR zawiera fikcję prawną – normę nakazującą uznać zaginięcie towaru, jeżeli nie został on wydany po upływie wskazanych terminów, niezależnie od tego, gdzie się w rzeczywistości znajduje[689]. Prezentowany jest jednak także pogląd odmienny, zgodnie z którym przepis ten zawiera domniemanie prawne nieusuwalne czy też niewzruszalne[690]. W polskim i międzynarodowym orzecznictwie również występują rozbieżności co do tego jaka konstrukcja prawna została użyta w tym przepisie. W świetle orzecznictwa Sądu Najwyższego art. 20 ust. 1 CMR statuuje fikcję prawną zaginięcia, jeżeli towar nie został wydany w ciągu trzydziestu dni po upływie umówionego terminu przewozu, a jeżeli terminu nie umówiono – w ciągu sześćdziesięciu dni od przyjęcia towaru przez przewoźnika. Według Sądu Najwyższego fikcja ta, odnosząca się do całkowitego zaginięcia towaru, odgrywa podwójną rolę, jak trafnie podkreśla się w literaturze[691]: zwalnia osobę uprawnioną z obowiązku przeprowadzenia dowodu na fakt utraty towaru przez przewoźnika, w sytuacji, gdy towar nie dotarł do miejsca przeznaczenia w określonym w tym przepisie terminie oraz usuwa stan niepewności w relacji pomiędzy przewoźnikiem i osobą uprawnioną. Zarazem art. 20 ust. 1 CMR nie uniemożliwia dochodzenia odszkodowania za zaginięcie przesyłki przed upływem

[688] Por. A. Jaworski, *Prawo przewozowe…*, art. 33 pr. przew., nb 2; K. Wesołowski (w:) W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu…*, s. 95–96; K. Wesołowski, *Rec.: W. Górski, A. Żabski, Prawo przewozowe…*, s. 117; odmiennie T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 33 pr. przew., nb 2.

[689] Por. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 348; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 293; K. Wesołowski, *Rec.: W. Górski, A. Żabski, Prawo przewozowe…*, s. 117 i n.; K. Wesołowski (w:) W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu…*, s. 72 i n.

[690] Por. A. Kolarski (w:) *Prawo przewozowe…*, A. Kolarski (red.), s. 103; W. Górski, K. Wesołowski, *Umowy obrotu towarowego…*, s. 25; T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 33, nb 2; T. Szanciło, *Przedawnienie roszczeń…*, s. 2–12; M.A. Clarke, *International carriage…*, s. 192; A. Messent, D.A. Glass, *Contracts for the International Carriage…*, s. 177.

[691] K. Wesołowski (w:) W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu…*, s. 317.

określonych w tym przepisie terminów, z tym że osoba uprawniona powinna udowodnić wówczas zaginięcie przesyłki, a także nieodwracalność zaginięcia[692].

W uzasadnieniu wyroku Sądu Najwyższego z 26 listopada 2019 r., IV CSK 415/18 Sąd ten uznał, że twierdzenie, iż istnieją wątpliwości dotyczące konstrukcji zawartej w art. 20 ust. 1 CMR, w szczególności przypisywanie jej znaczenia domniemania prawnego o charakterze wzruszalnym, jest chybione i odnosi do odosobnionych zastrzeżeń przedstawicieli piśmiennictwa występujących w systemie prawnym *common law*. W sprawie tej Sąd przyjął, że w stosunku do nadawcy, jako osoby uprawnionej w rozumieniu art. 20 ust. 1 CMR zastosowanie miała fikcja prawna skutku niedoręczenia[693]. Z kolei przykładem określania regulacji art. 20 ust. 1 CMR jako domniemania prawnego utraty towaru w orzecznictwie jest wyrok Sądu Apelacyjnego w Paryżu, w świetle którego istnieje domniemanie utraty towaru zgodnie z konwencją CMR, gdy towar nigdy nie został odnaleziony przez przewoźnika. W takim przypadku uprawniony może domagać się odszkodowania za całkowite jego zaginięcie[694]. Regulacja art. 29 § 1 CIM jest analogiczna do CMR.

Konstrukcja art. 52 pr. przew. i podobnych przepisów typowa dla domniemania prawnego (podstawa, funktor domniemaniotwórczy, wniosek) sugerowałaby, że wprowadza on domniemanie prawne. Po wykazaniu, że upłynął termin 30 dni od terminu przewozu, a przysyłka nie nadeszła do miejsca przeznaczenia wskazanego w liście przewozowym, zbędne byłoby wykazywanie, iż przesyłka ta rzeczywiście została utracona[695]. Nie należy jednak zgodzić się z poglądem, że przepis ten zawiera domniemanie prawne nieusuwalne[696]. Twierdzenie takie jest sprzeczne z treścią art. 234 k.p.c. Zgodnie z tym przepisem domniemania prawne mogą być obalone, jeżeli ustawa tego nie wyłącza. Dopuszczalność przeciwdowodu przy domniemaniu prawnym wynika z treści przepisów ustawy, a w tym przypadku przepisy nie wyłączają możliwości

[692] Zob. wyroki Sądu Najwyższego z 5 października 2011 r., IV CSK 65/11, Lex nr 1147775 i z 26 listopada 2019 r., IV CSK 415/18, Lex nr 2978456.
[693] Wyroku Sądu Najwyższego z 26 listopada 2019 r., IV CSK 415/18, Lex nr 2978456.
[694] Wyrok Sądu Apelacyjnego w Paryżu z 9 kwietnia 2009 r., IDIT nr 25038, *Bulletin des Transports et de la Logistique* nr 3271 z 11 maja 2009 r., s. 307.
[695] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 33 pr. przew., nb 2.
[696] *Ibidem*, A. Kolarski (w:) *Prawo przewozowe…*, A. Kolarski (red.), s. 60.

przeciwdowodu. Z drugiej strony w związku z tym, że w przypadku art. 52 pr. przew. akty prawne nie wyłączają możliwości obalania domniemania (nie jest to zatem domniemanie nieusuwalne), można by przyjąć, że istnieje możliwość jego obalenia. W przepisie tym ustawodawca nie zamieścił zakazu przeprowadzenia przeciwdowodu, co byłoby konieczne, gdyby przepis ten miał zawierać domniemanie prawne niewzruszalne, a nie fikcję prawną. Przyjmuje się jednak, że brak jest możliwości przeprowadzenia przeciwdowodu na fakt, że nie doszło do utraty przesyłki, pomimo upływu terminu[697]. Biorąc pod uwagę funkcję, jaką przepis ten spełnia – definitywne określenie sytuacji prawnej kontrahentów związanej z zaginięciem przesyłki, prawidłowe jest przyjęcie, że zawiera on fikcję prawną utraty przesyłki, co do której przeciwdowód jest niedopuszczalny, nawet jeżeli ustawa wprost go nie zakazuje[698]. Należy zatem uznać, że kreuje on fikcję prawną, a nie domniemanie nieusuwalne. Uwagi powyższe odnoszą się także do art. 20 ust. 1 CMR i art. 29 § 1 CIM, które zawierają analogiczną regulację.

7.2.1. Warunki stosowania ułatwienia dowodowego

Podstawą zastosowania fikcji prawnej zaginięcia przesyłki z art. 52 pr. przew. jest stwierdzenie, że przesyłka nie nadeszła do miejsca przeznaczenia wskazanego w liście przewozowym w ciągu 30 dni od upływu terminu przewozu. Fikcja ta prowadzi do przyjęcia, że przesyłka została utracona. Choć art. 52 pr. przew. dotyczy niedostarczenia przesyłki do miejsca przeznaczenia wskazanego w liście przewozowym, to jednak należy uznać, że miejscem tym jest miejsce wynikające z umowy przewozu lub z polecenia zmiany umowy przewozu wydanego przez nadawcę lub odbiorcę[699].

W art. 20 ust. 1 CMR podstawę fikcji prawnej zaginięcia towaru stanowi twierdzenie, że nie został on wydany w ciągu trzydziestu dni po upływie umówionego terminu lub w ciągu sześćdziesięciu dni po przyjęciu towaru przez przewoźnika, jeżeli terminu nie umówiono. Skutkiem jej zastosowania jest

[697] T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 52 pr. przew., nb 2.
[698] Por. D. Ambrożuk (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 153–154; W. Górski, A. Żabski, *Prawo przewozowe…*, s. 178.
[699] D. Dąbrowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 238.

przyjęcie, że towar zaginął. Przepis ten wskazuje, że można to uczynić bez dalszych dowodów.

Z kolei w art. 29 § 1 CIM podstawą fikcji prawnej jest stwierdzenie, że towaru nie wydano lub nie postawiono go do dyspozycji odbiorcy w ciągu trzydziestu dni po upływie terminu dostawy. Fikcja ta również prowadzi do uznania towaru za zaginiony. Może to nastąpić, analogicznie jak wskazuje CMR, bez konieczności dostarczenia dalszych dowodów.

Powyższe przepisy wprowadzają analogiczne terminy, po upływie których osoba uprawniona może uważać przesyłkę za utraconą. Jest to termin trzydziestu dni od upływu terminu przewozu (Prawo przewozowe, CIM) lub umówionego terminu (CMR). Konwencja CMR zawiera jednak najpełniejszą regulację, ponieważ uwzględnia sytuację, w której terminu nie umówiono. Wówczas przewiduje możliwość dochodzenia roszczeń po upływie sześćdziesięciu dni po przyjęciu towaru przez przewoźnika.

W sytuacji, gdy z umowy przewozu lub z okoliczności nie wynika, że termin przewozu, który został ustalony w dniach lub godzinach powinien być liczony od momentu przyjęcia przesyłki, termin ten należy liczyć od momentu zawarcia umowy[700]. Z terminami wynikającymi z art. 20 ust. 1 CMR powiązany jest moment rozpoczęcia biegu terminu przedawnienia roszczeń z tytułu całkowitego zaginięcia towaru[701]. Zgodnie z art. 32 ust. 1 lit. b CMR przedawnienie biegnie w przypadkach całkowitego zaginięcia – począwszy od trzydziestego dnia po upływie umówionego terminu dostawy, albo jeżeli termin nie był umówiony – począwszy od sześćdziesiątego dnia po przyjęciu towaru przez przewoźnika.

7.2.2. Zakres ułatwienia dowodowego

Zgodnie z art. 52 pr. przew. ułatwienie dowodowe dotyczące zaginięcia przesyłki odnosi się do utraty przesyłki, natomiast w świetle art. 20 ust. 1 CMR oraz 29 § 1 CIM ułatwienie to dotyczy zaginięcia towaru. Pomimo użycia

[700] Por. D. Dąbrowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 220; odmiennie T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 49 pr. przew., nb 3.
[701] K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 349.

odmiennych wyrażeń, we wszystkich tych przepisach mowa jest o tym samym zdarzeniu, które powoduje utratę kontroli nad przesyłką. W Prawie przewozowym używane jest pojęcie „utrata", co jest zgodne z terminologią stosowaną w art. 788 § 1 k.c., a w CMR i CIM „zaginięcie"[702].

Ułatwienia dowodowe z art. 52 pr. przew., art. 20 ust. 1 CMR i art. 29 § 1 CIM mają zastosowanie wyłącznie do szkody całkowitej[703]. Z utratą przesyłki lub całkowitym zaginięciem towaru mamy do czynienia wtedy, gdy po upływie terminu przewozu przewoźnik nie może wydać odbiorcy żadnego elementu przesyłki, co wynika z braku fizycznego władztwa nad nią[704]. Jeżeli przedmiotem przewozu była przesyłka, która składała się z większej liczby rzeczy, to niedostarczenie przesyłki ma miejsce wtedy, gdy przewoźnik nie wyda żadnej z tych rzeczy. Nie ma przy tym znaczenia przyczyna niedostarczenia, czy doszło do fizycznego unicestwienia przesyłki, np. wskutek spalenia, czy do utraty fizycznego władztwa nad nią z innych powodów, jak kradzież, czy wydanie osobie nieuprawnionej[705]. Dysponowanie przez przewoźnika potwierdzeniem wydania przesyłki osobie, która jest nieuprawniona do jej odbioru, samo w sobie jest wystarczające do dochodzenia przeciwko przewoźnikowi roszczeń z tytułu jej zaginięcia[706]. Stanowisko to potwierdza pogląd wyrażony przez Sąd Najwyższy, zgodnie z którym wydanie towaru przez przewoźnika nieustalonym osobom, nieuprawnionym do odbioru, stanowi zaginięcie towaru w rozumieniu art. 13 ust. 1 zd. 2 CMR. Ma ono cechy trwałości, wynikające zarówno z istoty ustaleń faktycznych – nieodzyskania towaru, jak i z ustalonego w art. 20 ust. 1 korelatu granic czasowych, statuujących zaginięcie w sposób pewny. Jest więc zaginięciem towaru w rozumieniu CMR[707]. Wobec upływu terminu określonego w powyższych przepisach, okoliczność odnalezienia towaru nie ma znaczenia, nie

[702] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 52 pr. przew., nb 1.
[703] Zob. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 294; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 349.
[704] Por. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 208.
[705] D. Dąbrowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 238.
[706] K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 208 i 210.
[707] Zob. wyrok Sądu Najwyższego z 5 października 2011 r., IV CSK 65/11, Lex.

tylko dla uznania towaru za zaginiony, ale także z tych samych względów dla zmniejszenia wysokości szkody.

Polskie prawo przewozowe, konwencja CMR oraz CIM nie regulują sytuacji, gdy zaginiony towar odnalazł się po upływie terminów określonych w art. 52 pr. przew., art. 20 ust. 1 CMR i art. 29 § 1 CIM, ale przed wypłatą odszkodowania. Należy wówczas przyjąć, że osobie uprawnionej przysługuje wybór świadczenia przewoźnika. Może ona żądać albo wydania towaru wraz z zapłatą ewentualnego odszkodowania za zwłokę w wydaniu albo też zapłaty odszkodowania za zaginięcie przesyłki[708]. Za taką interpretacją przemawia wykładnia celowościowa. Celem tej regulacji jest bowiem usunięcie niepewności w relacji przewoźnika z osobą uprawnioną[709]. Można wyobrazić sobie bowiem sytuację, gdy osoba uprawniona nie będzie już zainteresowana towarem wprawdzie odnalezionym, ale znacznie później (np. odbiorca oczekiwał towaru w postaci świec bożonarodzeniowych z nadrukiem „2023", które zostaną dostarczone w marcu 2024 r.)[710].

7.2.3. Przerzucenie ciężaru dowodu, obalenie ułatwienia dowodowego

Przepis art. 52 pr. przew. wiąże z utratą przesyłki skutki, które są analogiczne do sytuacji, w której przesyłka faktycznie została utracona. Nie ma znaczenia z jakiego powodu do tego doszło. Funkcją tego ułatwienia dowodowego jest zwolnienie osoby uprawnionej z obowiązku przeprowadzenia dowodu na fakt utraty przesyłki przez przewoźnika, jeżeli nie nadeszła ona do miejsca przeznaczenia w ciągu 30 dni od upływu terminu przewozu oraz na fakt

[708] Por. M.A. Clarke, *International carriage…*, s. 192; A. Messent, D.A. Glass, *Contracts for the International Carriage…*, s. 179; J. Basedow, *Übereinkommen internationaler Straßenverkehr…*, art. 20, 4; I. Koller, *Transportrecht*, s. 1165; K. Demuth (w:) K.–H. Thume (red.), *Kommentar zum CMR*, Frankfurt 2007, s. 562–563; wyrok Tribunal de Commerce de Bruxelles z 6 kwietnia 1984 r., ETL 1984, s. 431; odmiennie R. Loewe, *Commentary on the Convention…*, s. 372; K.F. Haak, *The Liability of the Carrier…*, s. 202; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 296; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 355; wyrok Oberlandesgericht (niemieckiego sądu apelacyjnego) Frankfurt z 20 stycznia 1981 r., Versicherungsrecht 1981, s. 1131.

[709] Zob. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 296; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 349.

[710] Por. R. De Wit, *Carrier liability and documentation…,* s. 636.

nieodwracalnego charakteru tej utraty[711]. Przepis art. 20 ust. 1 CMR stwarza po stronie uprawnionej prawo do uznania, że doszło do zaginięcia towaru, a nie obowiązek w tym zakresie[712]. Celem regulacji art. 20 ust. 1 CMR jest zwolnienie osoby uprawnionej od konieczności przeprowadzenia dowodu na okoliczność tej postaci szkody[713]. Uwagi powyższe można również odnieść do regulacji CIM, która jest analogiczna do CMR.

Bez udowodniania, że przesyłka zaginęła osoba uprawniona może dochodzić odszkodowania od przewoźnika z tytułu utraty przesyłki po upływie 30 dni od upływu terminu przewozu, ponieważ dopiero wtedy powstaje skutek, o jakim mowa w art. 52 pr. przew. Jest ona wówczas zwolniona od uciążliwego obowiązku przeprowadzeni dowodu na fakt utraty przesyłki przez przewoźnika i nieodwracalnego charakteru tej utraty. Osoba uprawniona może dochodzić odszkodowania za utratę przesyłki również przed upływem tego terminu. W przypadku, gdyby chciała ona dochodzić roszczeń odszkodowawczych przed jego upływem, powinna powyższe fakty udowodnić, chyba że jest to sytuacja niesporna i przewoźnik przyznał te okoliczności – że doszło do utraty przesyłki o charakterze nieodwracalnym, co znajduje odzwierciedlenie w jego oświadczeniu złożonym zgodnie z art. 69 ust. 2 pr. przew.[714]. Podobnie na gruncie CMR, art. 20 ust. 1 CMR nie stanowi przeszkody do dochodzenia odszkodowania za zaginięcie przesyłki przed upływem określonych w nim terminów, z tym że osoba uprawniona powinna udowodnić fakt zaginięcia przesyłki oraz nieodwracalny charakter zaginięcia[715]. Analogicznie ma to miejsce w przypadku art. 29 § 1 CIM.

---

[711] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 52 pr. przew., nb 1–2; D. Dąbrowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 237; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 293.

[712] K. Heuer, *Die Haftung des Frachtführers…*, s. 70; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 293; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 355.

[713] K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 294.

[714] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 52 pr. przew., nb 4; D. Dąbrowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 239; K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 293–294; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 394.

[715] Por. wyrok Sądu Najwyższego z 5 października 2011 r., IV CSK 65/11, Lex nr 1147775; K. Wesołowski (w:) W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu…*, s. 330–331.

W literaturze przedmiotu wskazuje się, że osoba uprawniona nie musi przedstawiać dowodu na fakt niedostarczenia przesyłki do miejsca przeznaczenia w ciągu 30 dni. Stanowi to bowiem fakt negatywny, którego wykazania nie można wymagać. Przewoźnik, który zaprzecza twierdzeniu osoby uprawnionej może wykazać fakt dostarczenia przesyłki wszelkimi środkami dowodowymi[716]. Wyrażone jest także stanowisko, zgodnie z którym po upływie terminu wskazanego w przepisie, fakt utraty towaru, jeżeli nie jest przyznany przez przewoźnika, należy przyjąć za udowodniony i nie ma możliwości przeprowadzenia dowodu przeciwnego[717]. Nie ma zatem możliwości wykazania poprzez przeprowadzenie przeciwdowodu, że przesyłka nie została utracona. Ułatwienie dowodowe dotyczące utraty przesyłki może być zniweczone jedynie poprzez zastosowanie art. 69 pr. przew. i wykazanie, że wcześniej, a więc przed upływem terminu określonego w art. 52 pr. przew. stwierdzono nieodwracalny charakter utraty[718]. Jak już wspomniano ze względu na wykładnię językową i celowościową właściwe byłoby przyjęcie, że w takiej regulacji zastosowano konstrukcję fikcji prawnej.

Fikcja prawna z art. 52 pr. przew., art. 20 ust. 1 CMR i art. 29 § 1 CIM łączy z upływem terminów określonych w tych przepisach takie same skutki, jak gdyby przesyłka została faktycznie utracona. Powoduje przyjęcie, że niedopuszczalne jest przeprowadzenie przeciwdowodu w stosunku do twierdzenia, iż przesyłka została utracona, jeżeli w ciągu tych terminów nie nadeszła do miejsca przeznaczenia[719]. W obecnym stanie prawym nie ma możliwości obalenia ułatwień dowodowych dotyczących utraty przesyłki.

7.3. Domniemanie istnienia upoważnienia do wykonywania wszelkich czynność związanych z zawarciem umowy przewozu (art. 47 ust. 2 pr. przew.)

Przepis art. 47 ust. 2 pr. przew. stanowi, że osobę, która oddaje przewoźnikowi przesyłkę do przewozu, uważa się za upoważnioną przez nadawcę

[716] D. Dąbrowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 238.
[717] Tak K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 623.
[718] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 69 pr. przew., nb 1.
[719] Por. K. Wesołowski, *Rec.: W. Górski, A. Żabski, Prawo przewozowe…*, s. 117 i n.; M. Stec, *Umowa przewozu…*, art. 52 pr. przew., nb 1; D. Ambrożuk (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 153.

do wykonywania wszelkich czynności związanych z zawarciem umowy przewozu. Zgodnie z literaturą przedmiotu przepis ten zawiera domniemanie prawne, które nakazuje uznać osobę oddającą przesyłkę przewoźnikowi do przewozu za upoważnioną przez nadawcę do wykonywania wszelkich czynności związanych z zawarciem umowy przewozu, co oznacza, że osoba ta jest umocowana przez nadawcę do działania w jego imieniu i na jego rachunek w zakresie zawarcia umowy przewozu[720]. Domniemanie takie występuje tylko w Prawie przewozowym. Regulacji takiej brak w Kodeksie cywilnym, Kodeksie morskim i konwencjach międzynarodowych.

Odpowiednikiem domniemania umocowania w imieniu nadawcy zawartego w art. 47 ust. 2 pr. przew. dotyczącego osób, które przyjmują przesyłki w imieniu przewoźnika jest art. 97 k.c., zgodnie z którym osobę czynną w lokalu przedsiębiorstwa przeznaczonym do obsługiwania publiczności poczytuje się w razie wątpliwości za umocowaną do dokonywania czynności prawnych, które zazwyczaj bywają dokonywane z osobami korzystającymi z usług tego przedsiębiorstwa[721]. Domniemanie to ma zastosowanie również do pracowników przewoźnika, którzy przyjmują przesyłki w wyspecjalizowanej placówce lub w środku transportowym. Przepis art. 47 ust. 2 pr. przew. z kolei ustanawia domniemanie umocowania osoby oddającej przesyłkę przewoźnikowi[722].

W orzecznictwie na gruncie tego przepisu istnieje rozbieżność, czy wprowadza on domniemanie prawne, czy fikcję prawną. Sąd Najwyższy stanął na stanowisku, że art. 97 k.c. zawiera domniemanie, które zostało zastrzeżone na korzyść klientów działających w zaufaniu do profesjonalnego zorganizowania aktywności przedsiębiorstwa[723]. W orzecznictwie sądów powszechnych pojawił się jednak pogląd, zgodnie z którym ustawodawca w art. 97 k.c. nie ustanowił domniemania, ale zastosował konstrukcję fikcji prawnej z istotnymi konsekwencjami w zakresie rozkładu ciężaru dowodu w postępowaniu sądowym. W takim przypadku możliwe jest tylko kwestionowanie przesłanek zawartych w tym przepisie i w przypadku skuteczności takiego działania strony wykluczona

[720] T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 47 pr. przew., nb 1.
[721] Por. *ibidem*, nb 4; A. Jaworski, *Prawo przewozowe…*, art. 47 pr. przew., nb 1.
[722] A. Jaworski, *Prawo przewozowe…*, art. 47 pr. przew., nb 1.
[723] Postanowienie Sądu Najwyższego z 14 lutego 2018 r., V CSK 455/17, Lex nr 3373502.

zostaje możność przyjęcia, że wypełniona została hipoteza w nim przewidziana. Konstrukcja fikcji prawnej wyklucza już jednak możność dowodzenia, że osoba czynna w lokalu przedsiębiorcy nie była umocowana do dokonywania czynności prawnych w jego imieniu. W konsekwencji wykazanie okoliczności wymienionych w hipotezie art. 97 k.c. czyni zbędnym, ale i niedopuszczalnym dalsze badanie czy osoba czynna w lokalu przedsiębiorstwa działała na podstawie umocowania, czy też nie[724]. Stanowisko takie jest wysoce wątpliwe i zbyt daleko idące. Nie uwzględnia ono różnorodności sytuacji, które mogą towarzyszyć dokonywaniu tego typu czynności. W kontekście rodzaju przyjętego ułatwienia dowodowego na aprobatę zasługuje pogląd wyrażony przez Sąd Najwyższy.

Ze względu na konstrukcję art. 47 ust. 2 pr. przew. należy przyjąć, że określa on domniemanie prawne materialne. Podstawa domniemania jest połączona z jego wnioskiem za pomocą funktora domniemaniotwórczego „uważa się", który nie jest typowy dla domniemań prawnych, ale przyjmuje się, że takie domniemanie wprowadza. Wnioskiem domniemania jest uznanie osoby, która oddaje przewoźnikowi przesyłkę do przewozu za upoważnioną przez nadawcę do wykonywania wszelkich czynności związanych z zawarciem umowy przewozu, a więc istnienie upoważnienia udzielonego tej osobie przez nadawcę[725].

7.3.1. Warunki stosowania domniemania

Podstawa domniemania z art. 47 ust. 2 pr. przew. odnosi się do ustalenia osoby, która oddaje przewoźnikowi przesyłkę do przewozu. Nie stanowi podstawy domniemania samo powołanie się przez osobę oddającą przesyłkę do przewozu na to, że działa w imieniu nadawcy. Istnienie upoważnienia do zawarcia umowy przewozu można domniemywać tylko wówczas, gdy istnieją zewnętrzne przejawy związku pomiędzy osobą oddającą przesyłkę do przewozu a nadawcą (w szczególności korzystanie z urządzeń oraz środków transportu oznakowanych firmą lub znakami graficznymi nadawcy albo korzystanie z dokumentów

[724] Wyrok Sądu Apelacyjnego w Lublinie, I Wydziału Cywilnego z 4 listopada 2020 r., I ACa 587/19, Lex nr 3101585.
[725] Por. D. Dąbrowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 206.

wystawionych przez nadawcę). Przemawia za tym racjonalna wykładania tego przepisu[726].

7.3.2. Zakres domniemania

Ustawodawca posłużył się w art. 47 ust. 2 pr. przew. pojęciem „wszelkich czynności" co oznacza zarówno czynności prawne, jak i faktyczne, a więc np. składanie i przyjmowanie oświadczeń woli, które skutkują zawarciem umowy przewozu, wystawienie listu przewozowego, wpisywanie do niego danych i wskazówek w zakresie postępowania w przypadku wystąpienia przeszkód w przewozie, dokonanie czynności ładunkowych oraz posprzątanie terenu i samochodu ciężarowego przewoźnika. Zakres podmiotowy domniemania odnosi się do osoby oddającej przesyłkę przewoźnikowi do przewozu, a więc nadawcy, jego pracownika, pełnomocnika, a także osób prowadzących działalność gospodarczą w zakresie transportu i spedycji, z których usług korzysta nadawca[727].

Domniemanie z art. 47 ust. 2 pr. przew. dotyczy jedynie istnienia po stronie oddającego przesyłkę do przewozu upoważnienia do zawarcia umowy przewozu, jeżeli nie została zawarta wcześniej. Nie odnosi się ono natomiast do zmiany umowy zawartej wcześniej. Istnienie takiego upoważnienia powinno być wykazane zgodnie z ogólną zasadą ciężaru dowodu. Można w takim przypadku odwołać się do domniemań faktycznych[728]. Okoliczność, że oświadczenie o zmianie umowy przewozu zawarte w liście przewozowym nie powinno być kwalifikowane jako objęte upoważnieniem z art. 47 ust. 2 pr. przew. wynika z tego, że obecnie sporządzenie listu przewozowego następuje na etapie wykonywania umowy[729].

[726] Tak, D. Dąbrowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 206.
[727] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 47 pr. przew., nb 2.
[728] Zob. D. Dąbrowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 208.
[729] Por. K. Garnowski, *Wykonanie umowy przewozu rzeczy*…, s. 131.

7.3.3. Przerzucenie ciężaru dowodu, obalenie domniemania

Domniemanie prawne z art. 47 ust. 2 pr. przew. jest domniemaniem wzruszalnym, ponieważ nie obowiązuje norma prawna, która zakazywałaby jego obalenia[730]. Może być ono obalone przez nadawcę dowodem przeciwieństwa, czyli negacji wniosku domniemania[731]. Nadawca może wykazać, że osoba oddająca przesyłkę przewoźnikowi w rzeczywistości nie była upoważniona do reprezentowania go przy zawarciu umowy przewozu[732]. Domniemanie to, jak każde domniemanie zmienia ogólne zasady rozkładu ciężaru dowodu[733]. To podmiot, który kwestionuje uprawnienie osoby oddającej przewoźnikowi przesyłkę do przewozu powinien wykazać, że nie jest ona upoważniona do wykonywania wszelkich czynności związanych z zawarciem umowy przewozu.

7.4. Domniemanie, że szkoda powstała podczas przewozu lotniczego

Zgodnie z art. 18 ust. 4 konwencji montrealskiej okres przewozu lotniczego nie obejmuje przewozu lądowego, morskiego lub wodami śródlądowymi, wykonywanego poza portem lotniczym. Jeżeli jednak taki przewóz jest wykonywany w wypełnieniu umowy przewozu lotniczego w celu załadowania, dostawy lub przeładunku, istnieje domniemanie, z dopuszczeniem dowodu przeciwnego, że wszelka szkoda powstała ze zdarzenia, które miało miejsce w czasie przewozu lotniczego. Jeżeli przewoźnik bez zgody nadawcy zastępuje w całości lub części przewóz, który zgodnie z umową stron miał być wykonywany jako przewóz lotniczy, przewozem wykonywanym innym środkiem transportu, taki przewóz innym środkiem transportu uważa się za odbywający się w czasie przewozu lotniczego. Analogiczne domniemanie przewiduje art. 18 pkt 3 konwencji warszawskiej. Przepis ten stanowi, że okres przewozu powietrznego nie obejmuje żadnego przewozu lądowego, morskiego lub rzecznego, dokonanego poza obrębem lotniska. Jeśli jednak taki przewóz dokonywany jest w wypełnieniu

[730] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 47 pr. przew., nb 3; A. Jaworski, *Prawo przewozowe…*, art. 47 pr. przew., nb 1; M. Stec, *Umowa przewozu…*, art. 47 pr. przew., nb 1; wyrok Sądu Najwyższego z 19 czerwca 1997 r., III CKN 105/97, Lex nr 610292.
[731] Zob. A. Jaworski, *Prawo przewozowe…*, art. 47 pr. przew., nb 2; M. Stec, *Umowa przewozu…*, art. 47 pr. przew., nb 1.
[732] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 47 pr. przew., nb 3; A. Jaworski, *Prawo przewozowe…*, art. 47 pr. przew., nb 2.
[733] D. Dąbrowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe…*, s. 207.

umowy o przewóz powietrzny, w celu naładowania, dostawy lub przeładunku, istnieje domniemanie, z dopuszczeniem przeciwdowodu, że wszelka szkoda powstała ze zdarzenia, które miało miejsce podczas przewozu powietrznego. Regulacji takiej brak w prawie polskim oraz pozostałych konwencjach międzynarodowych. Wskazane wyżej domniemanie zawarte w obu konwencjach lotniczych powoduje, że przepisy konwencji o odpowiedzialności przewoźnika będą miały zastosowanie nawet wtedy, gdy do zdarzenia powodującego szkodę dojdzie na innym odcinku przewozowym niż lotniczy, pod warunkiem jednak, że żadena ze stron nie obali tego domniemania[734].

Powyższe domniemanie jest domniemaniem prawnym materialnym. Jego podstawą jest ustalenie, że przewóz lądowy, morski lub śródlądowy wykonywany poza portem lotniczym odbywa się w ramach wykonania umowy przewozu lotniczego do celów załadunku, dostawy lub przeładunku. Podstawa ta połączona jest z wnioskiem domniemania za pomocą typowego funktora domniemaniotwórczego „domniemywa się". Wniosek domniemania stanowi twierdzenie, że wszelka szkoda powstała ze zdarzenia, które miało miejsce w czasie przewozu lotniczego. Domniemanie to jest wzruszalne, o czym świadczy użyte w przepisie sformułowanie „z dopuszczeniem dowodu przeciwnego". Domniemanie to może zostać obalone dowodem przeciwieństwa poprzez udowodnienie negacji jego wniosku.

W myśl tego domniemania przyjmuje się, że szkoda powstała podczas przewozu lotniczego. Jak już wspomniano, o ile domniemanie to nie zostanie obalone, przepisy konwencji dotyczące odpowiedzialności przewoźnika będą miały zastosowanie również wtedy, gdy do zdarzenia szkodowego dojdzie na innym odcinku przewozu niż lotniczy. Istota regulacji sprowadza się zatem do tego, że w przypadku szkody niezlokalizowanej, a więc, gdy nie można ustalić miejsca jej powstania, zastosowanie znajdą postanowienia odpowiedniej konwencji lotniczej (montrealskiej albo warszawskiej). Przepisy art. 18 ust. 4 konwencji montrealskiej i art. 18 pkt 3 konwencji warszawskiej stanowią próbę uregulowania przewozu multimodalnego. Regulacja ta rozwiązuje problem szkód

[734] Zob. D. Dąbrowski, *Reguły rotterdamskie a unimodalne konwencje przewozowe*, Studia Iuridica Toruniensia 2013, s. 52.

niezlokalizowanych, nie powodując jednocześnie konfliktu z innymi konwencjami unimodalnymi[735].

7.5. Wnioski końcowe

W literaturze przedmiotu na gruncie art. 33 pr. przew. dotyczącego przesyłek bagażowych, ale analogicznego do art. 52 pr. przew., art. 20 ust. 1 CMR i art. 29 § 1 CIM pod względem konstrukcji i zastosowanego ułatwiania dowodowego, wskazuje się, że dla skutków z niego wynikających bez znaczenia jest z jaką instytucją mamy do czynienia, czy domniemaniem prawnym, czy też fikcją prawną. Skutek w postaci uznania przesyłki za utraconą jest bowiem w obu przypadkach analogiczny[736]. W doktrynie wyrażono także pogląd, zgodnie z którym w przypadku uznania, że art. 33 pr. przew. ustanawia domniemanie, konsekwencje praktyczne byłyby podobne – zwolnienie nadawcy przesyłki z obowiązku wykazywania jej utraty[737]. Prowadzi to do wniosku, że kwestia zastosowanej konstrukcji prawnej ma charakter czysto semantyczny i nie ma praktycznych konsekwencji[738]. Praktyczne skutki wydają się bowiem takie same. Przewoźnik po upływie terminów określonych w art. 52 pr. przew., art. 20 ust. 1 CMR i 29 § 1 CIM nie może udowodnić czasowego charakteru utraty władztwa nad przesyłką[739]. Powyższe poglądy można by uznać za prawidłowe, gdyby przepisy te określały domniemanie prawne nieusuwalne. W związku jednak z tym, że nie obowiązują normy, które zakazywały przeprowadzenia przeciwdowodu, należy uznać, że ze względu na cel regulacji odpowiednią konstrukcją jest tu fikcja prawna.

Rozwiązanie w postaci wprowadzenia fikcji prawnej jest zasadne pod względem skutków, jakie konstrukcja taka powoduje. Analogiczne konsekwencje miałoby wprowadzenie w tym zakresie domniemania prawnego nieusuwalnego, jednak w przepisie wyraźnie musiałoby być wskazane, że domniemania takiego

---

[735] Por. D. Dąbrowski, *Reguły rotterdamskie…*, s. 52; D. Dąbrowski, *Umowa multimodalnego przewozu towarów w prawie krajowym i międzynarodowym*, Warszawa 2023, s. 315.
[736] Por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe…*, art. 33 pr. przew., nb 2.
[737] A. Jaworski, *Prawo przewozowe…*, art. 33 pr. przew., nb 2.
[738] Zob. K. Wesołowski (w:) D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie…*, s. 293.
[739] Por. M.A. Clarke, *International carriage…*, s. 192; A. Messent, D.A. Glass, *Contracts for the International Carriage…*, s. 165; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu…*, s. 348.

nie można obalić. Przyjęcie takiej konstrukcji powoduje zwolnienie osoby uprawnionej z obowiązku przeprowadzenia dowodu na fakt utraty przesyłki przez przewoźnika, a także usunięcie stanu niepewności pomiędzy osobą uprawnioną a przewoźnikiem. Uzasadnieniem takiego rozwiązania prawnego jest ochrona odbiorcy. W innym przypadku przewoźnik mógłby powoływać się na opóźnienie w przewozie albo inne trudności w dostarczeniu przesyłki, co oznaczałoby bezterminowe czekanie na przesyłkę przez odbiorcę i uniemożliwiałoby uzyskanie odszkodowania w odpowiednio krótkim czasie oraz zawarcie kolejnej transakcji w celu uzyskanie takich samych rzeczy, co w utraconej przesyłce[740].

Mając na uwadze przyszłą polską ogólną regulację umowy przewozu zawartą w Kodeksie cywilnym oraz uwzględniając postulat dotyczący uchylenia ustawy Prawo przewozowe, *de lege ferenda* należałoby przyjąć, że treść art. 52 pr. przew. powinna zostać przeniesiona do Kodeksu cywilnego. Aby uniknąć wszelkich wątpliwości co do zastosowanej konstrukcji prawnej, przepis ten mógłby być uregulowany jako domniemanie prawne nieusuwalne i mieć następującą treść: „*Domniemywa się, że przesyłka, która nie została wydana odbiorcy w terminie 30 dni od upływu terminu przewozu jest utracona. Dowód przeciwieństwa nie jest dopuszczalny*".

Jednocześnie uwzględniając postulowane w doktrynie uregulowanie szkód niezlokalizowanych należałoby przyjąć, że w polskiej ogólnej regulacji umowy przewozu *de lege ferenda* powinien znaleźć się następujący przepis: „*Jeżeli nie można ustalić, na którym odcinku przewozu nastąpiła szkoda lub opóźnienie w przewozie, do odpowiedzialności przewoźnika stosuje się przepisy niniejszej ustawy*"[741]. W sytuacji zatem, gdy nie wiadomo, na którym odcinku przewozu powstała szkoda, wykonywanego na podstawie jednej umowy, środkami należącymi do różnych gałęzi transportu, zasadne byłoby stosowanie Kodeksu cywilnego.

[740] Por. M. Stec, *Umowa przewozu…*, art. 52 pr. przew., nb 1; A. Kolarski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, s. 80; A. Kolarski (w:) *Prawo przewozowe…*, A. Kolarski (red.), s. 170.
[741] Zob. D. Dąbrowski, *Umowa multimodalnego przewozu towarów…*, s. 411.

Podsumowanie i wnioski *de lege ferenda*

Oprócz wniosków końcowych – stanowiących podsumowanie każdego z rozdziałów niniejszej pracy, w których zawarte są szczegółowe uwagi dotyczące bardziej konkretnych problemów oraz propozycje brzmienia przepisów, które mogłyby znaleźć się w przyszłej polskiej regulacji umowy przewozu w Kodeksie cywilnym, poniżej przedstawione zostały ogólne wnioski płynące z tej analizy. Odnoszą się one do tez badawczych postawionych na wstępnie niniejszej pracy.

Potwierdziła się teza, że w polskim i międzynarodowym prawie przewozowym istnieją domniemania prawne, które nie zostały *expressis verbis* sformułowane w przepisach, ale wynikają one z całokształtu określonej regulacji. Związane jest to z tym, że domniemania prawne są normami prawnymi odtwarzanymi z przepisów. Niekiedy dopiero analiza wielu przepisów pozwala na odtworzenie takiego domniemania. Jako przykład można wskazać domniemanie, że szkoda w substancji przesyłki powstała wskutek okoliczności, za które przewoźnik ponosi odpowiedzialność, jeżeli szkoda taka zaistniała w czasie przewozu (art. 65 ust. 2 pr. przew., art. 18 ust. 1 CMR, art. 25 § 1 CIM oraz art. 16 ust. 1 CMNI).

Aktualna pozostaje także teza o występującym zbiegu (konflikcie) domniemań. Przykładem takiego zbiegu jest także sytuacja, gdy jedocześnie znajdzie zastosowanie ułatwienie dowodowe dotyczące należytego stanu przesyłki (art. 781 § 2 k.c. w zw. z art. 90 pr. przew., art. 9 ust. 2 CMR, art. 12 § 1–3 CIM, art. 12 ust. 2 CMNI) oraz domniemanie istnienia związku przyczynowego pomiędzy szczególnymi przyczynami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika a szkodą również odnoszącymi się do stanu przesyłki (art. 65 ust. 4 pr. przew., art. 18 ust. 2 CMR, art. 25 § 2 CIM, art. 18 ust. 2 CMNI). Rozwiązanie tego konfliktu odbywać się winno na zasadzie *lex specialis derogat legi generali*. Reguła ta nie zawsze jednak prowadzi do

jednoznacznych rozwiązań, o czym świadczy przykład art. 18 ust. 4 CMR (przewóz w pojazdach chłodniczych).

Potwierdzenie znalazła również teza odnosząca się do spostrzeżenia, zgodnie z którym akty prawne regulujące przewóz krajowy i międzynarodowy poszczególnymi środkami transportu zawierają różne konstrukcje związane z ułatwieniami dowodowymi, ale nie pociąga to za sobą istotnych merytorycznych różnic w zakresie skutków prawnych przyjętych rozwiązań. Odnosi się to w szczególności do konstrukcji domniemania faktycznego i dowodu *prima facie*, a także domniemania prawnego nieobalalnego i fikcji prawnej. Skutki zastosowania tych konstrukcji prawnych są bowiem podobne. Jako przykład można wskazać regulację określającą termin, po upływie którego uznaje się, że przesyłka jest zaginiona (art. 52 pr. przew., art. 20 ust. 1 CMR i art. 29 § 1 CIM). W literaturze przedmiotu i orzecznictwie istnieje rozbieżność, czy zawiera ona domniemanie prawne nieobalalne, czy fikcję prawną. Niezależnie od tego, które rozwiązanie się przyjmie, jego skutek jest taki sam. Stanowisko przyjmujące fikcję prawną w postaci uznania przesyłki za utraconą jest rozwiązaniem prawidłowym ze względu na aktualny sposób regulacji. Jednakże, aby uniknąć wątpliwości jaka konstrukcja została zastosowana w art. 52 pr. przew. zasadne byłoby uregulowanie jej jako domniemania niewzruszalnego (*de lege ferenda* należałoby zamieścić taką regulację w Kodeksie cywilnym).

W kwestii domniemania faktycznego i dowodu *prima facie* spostrzeżenia stanowiące wnioski niniejszej pracy są następujące. Dowód *prima facie* jest to instytucja pochodząca z systemu anglosaskiego, w którym postępowanie dowodowe toczy się według określonego trybu zakładającego wstępne hipotezy. W polskiej procedurze cywilnej on nie wstępuje. Na jej gruncie wystarczającą rolę spełnia w tym zakresie domniemanie faktyczne. Nie jest jednak tak, że dowód *prima facie* jest instytucją zbędną. Choć mogłoby się wydawać, że nie ma praktycznego i teoretycznego sensu wyróżnianie ułatwienia dowodowego w postaci dowodu *prima facie*, ponieważ instytucja ta ma obcy rodowód i jest nieznana polskiemu prawodawstwu, to nie można jednak stwierdzić, że niepotrzebnie konstrukcja ta wprowadzona została do doktryny prawa przewozowego. Uzasadnione jest to tym, że taki rodzaj dowodu wynika z treści

konwencji międzynarodowych. W międzynarodowym prawie przewozowym, które jest częścią polskiego systemu prawnego, dowód *prima facie* nie jest tylko tworem doktryny i orzecznictwa, ponieważ ma swoją normatywną podstawę w przepisach prawa (art. 9 ust. 1 CMR, art. 12 § 1–4 CIM, art. 11 ust. 1 i 2 konwencji montrealskiej, art. 11 pkt 1 i 2 konwencji warszawskiej oraz art. 11 ust. 3 CMNI).

Dzięki konstrukcji dowodu *prima facie* wzmocniona została funkcja dowodowa listu przewozowego w stosunku do innych dokumentów prywatnych. W konwencjach międzynarodowych list przewozowy jest wprost uregulowany w przepisach jako dowód *prima facie*. W polskim prawie przewozowym, choć konstrukcja ta nie została wprost wyrażona, to jednak poprzez ustalenie, że to list przewozowy stanowi dowód na określone w przepisie fakty (przy jednoczesnym braku przepisu nadającemu temu dowodowi charakter ostatecznego dowodu), w istocie również mamy do czynienia z dowodem *prima facie*, poprzez odwołanie do jego szczególnej mocy dowodowej (art. 47 ust. 3 zd. 1 pr. przew. i art. 131 § 1 k.m.). List przewozowy nie jest dokumentem urzędowym, ale w takim przypadku ma większą moc dowodową, a więc jest silniejszym dowodem niż typowy dokument prywatny. Zgodnie z art. 245 k.p.c. dokument prywatny sporządzony w formie pisemnej albo elektronicznej stanowi dowód tego, że osoba, która go podpisała, złożyła oświadczenie zawarte w dokumencie. Stanowi on jedynie dowód, że zawarte w nim oświadczenie pochodzi od wystawcy, a więc osoby, która go podpisała. Nie dowodzi zaś materialnej prawdziwości zawartego w nim oświadczenia[742]. W przeciwieństwie zatem do dokumentu prywatnego, list przewozowy jest dowodem na jego treść, choć dowodem podlegającym ocenie na ogólnych zasadach, tj. z możliwością wykazania innymi środkami dowodowymi, że okoliczności wskazane w liście przewozowym nie miały miejsca.

Niezależnie od spostrzeżenia, że wiązanie jakichkolwiek ułatwień dowodowych z listem przewozowym nie jest zasadne i wskazane byłoby tu ich odniesienie również do innych dokumentów przewozowych, należy podkreślić, iż regulacja listu przewozowego dotycząca jego szczególnej mocy dowodowej lub

[742] Zob. A. Góra–Błaszczykowska (red.), *Kodeks postępowania cywilnego. Tom I A. Komentarz. Art. 1–424[12]*, Warszawa 2020, Legalis, art. 245 k.p.c., nb 2.

jako dowodu *prima facie* powoduje, że będąc dokumentem prywatnym, w zakresie wskazanym w przepisach ma on w istocie wyższą moc dowodową niż dokument prywatny, co wiąże się z założeniem prawdziwości jego treści. W pozostałym zakresie funkcja dowodowa listu przewozowego ogranicza się do roli jaką pełni on jako dokument prywatny, co oznacza tylko tyle, że osoba która go podpisała złożyła oświadczenie w nim wskazane.

Potwierdzenie znalazła również teza badawcza, wskazująca na nieadekwatność niektórych z przyjętych ułatwień dowodowych. Jako przykład można wskazać art. 65 ust. 4 pr. przew., mający swój odpowiednik w art. 18 ust. 2 CMR, art. 25 § 2 CIM i art. 18 ust. 2 CMNI, w których uregulowane zostały ułatwienia dowodowe określone jako domniemania prawne, odnoszące się do związku przyczynowego pomiędzy tzw. przyczynami szczególnymi (uprzywilejowanymi) zwalniającymi przewoźnika od odpowiedzialności a szkodą. Przepisy te nie zawierają jednak typowych domniemań, tylko wymóg uprawdopodobnienia odnoszący się do związku przyczynowego pomiędzy okolicznościami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika a szkodą. Nie są to rozwiązania prawne właściwe z punktu widzenia znanych w prawie polskim ułatwień dowodowych.

Jednocześnie można zwrócić uwagę, że choć zasadniczo prawidłowo przyjmuje się, że do obalenia domniemania prawnego konieczny jest dowód przeciwieństwa (negacji jego wniosku), a nie dowód przeciwny (poddający go jedynie w wątpliwość), to w przypadku niektórych przepisów polskiego i międzynarodowego prawa przewozowego używa się określenia „dowód przeciwny" w sposób nieprawidłowy. Wynika to z niedostosowania użytych w przepisach sformułowań do wypracowanej we współczesnej teorii prawa siatki pojęciowej. Przykładem jest tu art. 166 § 3 k.m. oraz art. 4 pkt 5 lit. f konwencji o konosamentach.

Kolejna teza dotyczyła tego, że używane w przepisach regulujących umowę przewozu wyrażenie „chyba że" nie w każdym przypadku ma tożsame znaczenie. Prawidłowe okazało się założenie, że w przypadku stosowanej w przepisach konstrukcji „chyba że", należy każdorazowo ustalić, czy mamy do

czynienia jedynie z przerzuceniem ciężaru dowodu, czy z możliwością ustalenia faktów składających się na wniosek domniemania. Przykładem jest tu art. 80 ust. 3 pr. przew., art. 22 ust. 3 konwencji montrealskiej i art. 22 ust. 2 lit. a konwencji warszawskiej, w których konstrukcja ta nie tylko przerzuca ciężar dowodu, ale prowadzi także do ustalenia faktu, że zadeklarowana kwota odpowiada rzeczywistej wartości przesyłki. Wniosek taki wynika z całokształtu regulacji. Wysokość odszkodowania odzwierciedlać ma bowiem zwykłą wartość przesyłki, w związku z czym przepis ten wprowadza w istocie domniemanie prawne, że zadeklarowana wartość przesyłki, a co za tym idzie odszkodowanie odpowiada zwykłej wartości przesyłki. Pomimo zastosowania różnych konstrukcji prawnych w porównaniu do art. 166 § 3 k.m. i art. 4 ust. 5 lit. a i f konwencji o konosamentach, które wprost wprowadzają w tym zakresie domniemanie prawne materialne, nie rodzi to odmiennych skutków, praktyczne konsekwencje ich zastosowania są takie same. W każdym z tych przypadków mamy do czynienia nie tylko ze zmianą rozkładu ciężaru dowodu i przerzuceniem ciężaru dowodu z nadawcy lub odbiorcy na przewoźnika, ale także ustaleniem wartości przesyłki. Jak z powyższego wynika, deklaracja wartości towaru tworzy tu domniemanie prawne, że wartość zadeklarowana odpowiada rzeczywistej wartości przesyłki.

Teza odnosząca się do tego, że w polskim i międzynarodowym prawie przewozowym istnieją domniemania, które zmieniają swój charakter – z domniemań wzruszalnych przy zaistnieniu określonych okoliczności stają się domniemaniami niewzruszalnymi, znalazła potwierdzenie w regulacji dotyczącej domniemań z konosamentu (art. 131 § 2 k.m., art. 3 ust. 4 konwencji o konosamentach i art. 13 ust. 4 CMNI) i domniemania otrzymania towaru w stanie opisanym w liście przewozowym (art. 30 ust. 1 CMR). Domniemania z konosamentu, zmieniają swój charakter w momencie, gdy konosament zostanie wprowadzony do obrotu. Jeżeli jego kolejny nabywca działał w dobrej wierze, domniemanie takie nie może zostać obalone. Z kolei wspólne sprawdzenie stanu towaru przez odbiorcę i przewoźnika powoduje zmianę charakteru domniemania prawnego otrzymania towaru w stanie opisanym w liście przewozowym z art. 30 ust. 1 CMR. Gdy zaistnieje powyższa przesłanka staje się ono domniemaniem niewzruszalnym.

Ostatnia teza odnosiła się do nietypowych funkcji niektórych przyjętych w prawie przewozowym ułatwień (w szczególności domniemań prawnych) w stosunku do powszechnie przyjmowanego modelu. Znalazła ona potwierdzenie w regulacji art. 781 § 2 k.c. Przykładowo z przyjęciem przesyłki do przewozu przez przewoźnika wiąże się domniemanie jej należytego stanu (art. 781 § 2 k.c.), które w istocie ogranicza wnioski, które wynikałyby z domniemania faktycznego, jakie należałoby zastosować w braku tego przepisu. Przepis ten stanowi, że z przyjęciem przesyłki do przewozu przez przewoźnika wiąże się domniemanie jej należytego stanu, które w istocie ogranicza wnioski, które wynikałyby z domniemania faktycznego, jakie należałoby zastosować w braku tego przepisu. Istnienie tego domniemania, pomimo, że jego zakres jest węższy od zakresu domniemania faktycznego, poprawia jednak sytuację osoby uprawnionej do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych. Zgodnie z ogólnymi założeniami domniemanie to przerzuca bowiem ciężar dowodu na fakt nienależytego stanu przesyłki w momencie przyjmowania jej do przewozu na przewoźnika. W przypadku, gdyby w tym zakresie istniało domniemanie faktyczne, właściwym dowodem do jego obalenia byłby dowód przeciwny, a dzięki uregulowaniu należytego stanu przesyłki jako domniemania prawnego, do jego obalenia konieczny jest dowód przeciwieństwa. Podobnie ocenić należy funkcję ułatwień dowodowych w postaci dowodu *prima facie* i domniemania prawnego materialnego na gruncie konwencji międzynarodowych (art. 9 ust. 1 CMR, art. 12 § 1–4 CIM, art. 11 ust. 1 i 2 konwencji montrealskiej, art. 11 pkt 1 i 2 konwencji warszawskiej, art. 11 ust. 3 zd. 1 CMNI oraz art. 9 ust. 2 CMR, art. 3 ust. 4 konwencji o konosamentach, art. 11 ust. 3 zd. 2 CMNI, art. 12 ust. 2 i 3 CMNI).

W odniesieniu do konstrukcji domniemania prawnego i dowodu *prima facie* należy zwrócić uwagę, że dowód *prima facie* w odróżnieniu do domniemania prawnego nie przenosi ciężar dowodu na stronę przeciwną i w związku z tym do jego obalenia wymagany jest dowód przeciwny. Dowód *prima facie* na gruncie prawa przewozowego dotyczy tylko listu przewozowego – konkretnego środka dowodowego. Warto również podkreślić, że o ile co do zasady kierunek wnioskowania opartego na konstrukcji powyższych ułatwień dowodowych jest odmienny – w odniesieniu do domniemania wnioskuje się ze

znanej przyczyny o nieznanym skutku, a w przypadku dowodu *prima facie* – ze znanego skutku o nieznanej przyczynie, to w prawie przewozowym nie występuje charakterystyczne dla dowodu *prima facie* ukierunkowanie wnioskowania o przyczynie ze względu na skutek.

Dla ukazania różnorodności domniemań w prawie przewozowym można wskazać na niektóre występujące w tym prawie domniemania faktyczne i kontrastujące z nimi domniemania prawne. Domniemanie faktyczne lub prawne, że towar znajdował się w należytym stanie w momencie odbioru powstanie, jeżeli odbiorca nie zgłosi zastrzeżeń. Z kolei domniemanie faktyczne, że szkoda powstała w czasie pomiędzy przyjęciem przesyłki, a jej wydaniem odbiorcy (domniemanie faktyczne związku czasowego z przewozem) powstaje wówczas, gdy przewoźnik przyjmie do przewozu przesyłkę bez zastrzeżeń, a w chwili odbioru okaże się, że jest ona uszkodzona lub doszło do jej ubytku. Przy czym art. 66 ust. 2 pr. przew. wprowadza domniemanie prawne braku związku czasowego z przewozem (dotyczące przesyłek przewożonych w pojemnikach transportowych), podobnie jak art. 12 ust. 3 CMNI. Regulacje te wyłączają zastosowanie art. 781 § 2 k.c. i art. 12 ust. 2 CIM, co skutkuje tym, że pomimo braku zastrzeżeń przewoźnika, nie powstanie domniemanie prawne należytego stanu przesyłki.

W kontekście wniosków *de lege ferenda* dotyczących w szczególności polskiej regulacji, właściwe byłoby takie uregulowanie zakresów ułatwień dowodowych związanych ze stanem przesyłki przyjmowanej do przewozu, aby uniknąć niepotrzebnych wątpliwości co do ich zastosowania. Ułatwienia dowodowe powinny obejmować możliwie szeroki zakres danych dotyczących przesyłki, odnoszących się do jej stanu, liczby sztuk oraz wagi. Niektóre z tych przepisów wiążą powstanie ułatwienia dowodowego związanego z przyjęciem przesyłki do przewozu bezpośrednio z listem przewozowym lub innym dokumentem przewozowym, co nie zasługuje na aprobatę w sytuacji, gdy wystawienie listu przewozowego nie jest obowiązkowe. Taka regulacja zasadna jest jednak jedynie w odniesieniu do określenia ilości (liczby sztuk) przesyłki. W polskim prawie przewozowym *de lege ferenda* należałoby zrezygnować z funkcji dowodowej listu przewozowego na rzecz każdego dokumentu prywatnego podpisywanego przez strony, w tym dokumentu elektronicznego. Ewentualnie, w

ramach ukształtowania funkcji dowodowej listu przewozowego jako dowodu stanu przesyłki wskazane byłoby *de lege ferenda* posłużenie się domniemaniem prawnym materialnym. Różnica w ukształtowaniu ułatwień dowodowych w Prawie przewozowym w stosunku do konwencji międzynarodowych nie ma merytorycznego znaczenia, a jej obecny kształt jest efektem luk prawnych związanych z nowelizacjami powodującymi niespójność całej regulacji. Postulaty powyższe mają mniejsze znaczenie w odniesieniu do prawa międzynarodowego ze względu na ograniczoną możliwość wpływu na jego zmianę.

Należy przyjąć, że formalistyczne unormowanie art. 791 k.c., art. 76. pr. przew. i art. 47 CIM przewidujące wygaśnięcie roszczeń wobec przewoźnika już w momencie odbioru towaru w przypadku jego odbioru bez zastrzeżeń nie zasługuje na aprobatę i *de lege ferenda* zasadna jest rezygnacja z takiego rozwiązania prawnego na rzecz wprowadzenia rozwiązań na płaszczyźnie dowodowej, wzorem konwencji międzynarodowych, które wystarczająco zabezpieczają interes przewoźnika, przy należytym uwzględnieniu uzasadnionych interesów osoby uprawnionej do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z tytułu szkody w substancji przesyłki (art. 30 ust. 1 CMR, art. 148 § 1 k.m., art. 26 konwencji warszawskiej, art. 31 konwencji montrealskiej, art. 3 ust. 6 konwencji o konosamentach oraz art. 23 ust. 1 CMNI). Dodatkowo zasadny jest postulat dotyczący rezygnacji z aktów staranności, określonych w art. 74 i 76 pr. przew., jako przesłanek odpowiedzialności przewoźnika za szkody w substancji przesyłki. Należy przyjąć, że regulacja taka jest zbyt rygorystyczna dla podmiotów, które poniosły szkodę, a tym samym niesprawiedliwa jako nadmiernie uprzywilejowująca przewoźnika.

Regulacja art. 65 ust. 4 pr. przew., art. 18 ust. 2 CMR, art. 25 § 2 CIM oraz art. 18 ust. 2 CMNI w zakresie domniemań, odnoszących się do związku przyczynowego pomiędzy tzw. przyczynami szczególnymi (uprzywilejowanymi) zwalniającymi przewoźnika od odpowiedzialności, a szkodą nadmiernie uprzywilejowuje przewoźnika. Zasadny jest zatem postulat dotyczący rezygnacji z niej w przyszłej regulacji umowy przewozu. Przemawia za tym także okoliczność, że choć ułatwienia dowodowe związane z uprzywilejowanymi przyczynami zwalniającymi przewoźnika z odpowiedzialności za szkodę są

intelektualnie ciekawe, to wydają się niepraktyczne i dla stron procesu niezrozumiałe. Związane jest to z dynamiką postępowania dowodowego oraz wynikającą z niej sekwencją czynności dowodowych, w której w świetle swobodnej oceny dowodów wyznaczenie granicy pomiędzy wymogiem udowodnienia i uprawdopodobnienia związku przyczynowego pomiędzy szczególną okolicznością zwalniającą a szkodą może nastręczać trudności. Potęguje to także fakt, że w procesach takich istotną rolę odgrywa dowód z opinii biegłego sądowego, który zwykle jest niewystarczający do oceny istnienia czy prawdopodobieństwa istnienia takiego związku przyczynowego[743].

Przyjmuje się, że przepisy art. 65 ust. 4 pr. przew., art. 18 ust. 2 CMR, art. 25 § 2 CIM oraz art. 18 ust. 2 CMNI zawierają domniemania prawne, których podstawą jest m.in. uprawdopodobnienie odnoszące się do związku przyczynowego pomiędzy szczególnymi okolicznościami wyłączającymi odpowiedzialność przewoźnika a szkodą. W związku z taką regulacją ułatwienia dowodowego, konstrukcyjnie nie odpowiada ono domniemaniu prawnemu. Zarówno bowiem podstawa domniemania prawnego jak i jego wniosek jest taki sam. Konstrukcja ta nie powinna być zatem także z tego względu przeniesiona na grunt polskiej ogólnej regulacji umowy przewozu.

Regulacja dotycząca niepowstania szkody w czasie przewozu z art. 66 pr. przew. oraz konstrukcja „chyba że", czyli tzw. „wątpliwe" domniemanie prawne odnoszące się do ubytków naturalnych w przewozie z art. 67 ust. 1 pr. przew. powinna zostać wprowadzona do Kodeksu cywilnego. Jednocześnie regulacja kodeksowa dotycząca ustalenia wysokości odszkodowania wymaga *de lege ferenda* zmian w postaci wprowadzenia deklaracji wartości przesyłki, powodującej powstanie domniemania jej wartości. Ponadto należałoby zrezygnować z wymogu umieszczenia jej w liście przewozowym.

Niezależnie od tego, że deklaracja specjalnego interesu w dostawie nie powoduje powstania ułatwienia dowodowego, w tym zakresie zasadne byłoby wprowadzenie w regulacji kodeksowej również deklaracji tego rodzaju[744].

[743] Por. K. Wesołowski, *Domniemania…*, s. 155.
[744] Por. D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Garnowski, K. Wesołowski, *Umowa przewozu osób i rzeczy…*, s. 221.

Regulacji tej należałoby nadać takie znaczenie, że odszkodowanie za szkodę objętą deklaracją specjalnego interesu w dostawie nie może przekroczyć kwoty deklaracji, ale sama szkoda wymagałaby udowodnienia. O ile deklaracja wartości przesyłki powinna stwarzać domniemanie wartości przesyłki, to deklaracja specjalnego interesu w dostawie – nie, a jedynie umożliwić uzyskanie odszkodowania za udowodnioną szkodę poza przesyłką, maksymalnie do wysokości wynikającej z deklaracji. Natomiast wątpliwa jest potrzeba wprowadzenia do Kodeksu cywilnego, zawierającego ogólną regulację umowy przewozu, kwotowych limitów wysokości odszkodowania, w sytuacji postulowanego odesłania do konwencji międzynarodowych w zakresie regulacji umów przewozu w podstawowych gałęziach transportu.

Choć w literaturze przedmiotu wyrażono pogląd, że domniemanie z art. 47 ust. 2 pr. przew. skutkuje odformalizowaniem sposobu zawierania umowy przewozu[745], to należy przyjąć, że regulacja taka nadmiernie uprzywilejowuje przewoźnika i narusza zasady bezpieczeństwa obrotu. Jest reliktem czasów, w których gospodarka oparta była na funkcjonowaniu jednostek gospodarki uspołecznionej i aktualnie zasadność jej obowiązywania jest wysoce wątpliwa ze względu na to, że nie przystaje do realiów współczesnego obrotu. W obecnym kształcie przepis ten stwarza możliwość nadużyć w przypadku, gdy jego zakres odnosi się do zaciągania zobowiązania. Osoba, która oddaje przewoźnikowi przesyłkę do przewozu może bowiem podszyć się pod nadawcę. Nieprawidłowe jest wówczas domniemywanie, że jest ona upoważniona do wykonywania wszelkich czynności związanych z zawarciem umowy przewozu. W aktualnym kształcie przepis ten stwarza możliwość dochodzenia przez przewoźnika przewoźnego od osoby, która nie zawarła umowy przewozu. Przewoźnik powinien sprawdzić upoważnienie osoby oddającej przesyłkę do przewozu. Wobec aktualnego kształtu słownego przepisu i jego szerokiego zastosowania, nie można uznać, że domniemanie odnosi się do upoważnienia do zmiany umowy już zawartej. W związku z tym *de lege ferenda* przepis o treści analogicznej do art. 47 ust. 2 pr. przew. nie powinien znaleźć się w regulacji kodeksowej.

[745] T. Szanciło, *Prawo przewozowe*..., art. 47 pr. przew., nb 3.

Bibliografia

Adamczyk, J. (2023). *Zgłoszenie znaku towarowego w złej wierze*. Warszawa: Wolters Kluwer.

Aisslinger, Ch. (1975). *Die Haftung des Strassenfrachtführers und die Frachtführerhaftpflichtversicherung*. Zürich: Schulthess, Polygraphischer Verlag.

Ajdukiewicz, K. (1957). *Zarys logiki*. Warszawa: Państwowe Zakłady Wydawnictw Szkolnych.

Ajdukiewicz, K. (1974). *Pragmatic logic*. Boston: D. Reidel Publishing Company.

Alff, R. (1986). *Fracht, Lager– und Speditionsrecht*. Neuwied: Luchterhand.

Ambrożuk, D. (2011). *Ustalenie wysokości odszkodowania w prawie przewozowym w odniesieniu do przewozu przesyłek*. Warszawa: Wolters Kluwer.

Ambrożuk, D. (2011). Deklaracja wartości towaru i specjalnego interesu w dostawie na gruncie polskiego i międzynarodowego prawa przewozowego. *Problemy Transportu i Logistyki*, 14, 247–260.

Ambrożuk, D. (2015). W: D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), Komentarz.* Warszawa: Wolters Kluwer.

Ambrożuk, D. (2016). Charakter prawny aktów staranności odbiorcy w krajowym i międzynarodowym przewozie towarów. *Problemy Transportu i Logistyki*, 4 (36), 195–202. DOI: 10.18276/ptl.2016.36–20

Ambrożuk, D., Dąbrowski, D. i Wesołowski, K. (2019). *Międzynarodowe konwencje przewozowe*. Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego.

Ambrożuk, D. (2020). W: D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe. Komentarz.* Warszawa: Wolters Kluwer.

Ambrożuk, D., Dąbrowski, D., Garnowski, K. i Wesołowski, K. (2020). *Umowa przewozu osób i rzeczy w prawie polskim. Stan obecny i kierunki zmian*. Warszawa: Wolters Kluwer.

Ambrożuk–Wesołowska, D. (2022). Ustalenie stanu przesyłki w chwili przyjmowania jej do przewozu. W: K. Małysa–Sulińska, M. Spyra, A. Szumański (red.), *W poszukiwaniu dobrego prawa. Księga Jubileuszowa Profesora Mirosława Steca. Tom II. Perspektywa prywatnoprawna*. Warszawa: Wolters Kluwer.

Ambrożuk, D., Wesołowski, K. (2017). Stan techniczny środka transportowego jako przyczyna szkody transportowej, *Problemy Transportu i Logistyki*, 3 (39), 161–172. DOI: 10.18276/ptl.2017.39–15

Andrych–Brzezińska, I. (2015). *Ciężar dowodu w prawie i procesie cywilnym*. Warszawa: Wolters Kluwer.

Barankiewicz, T. (2022). Metody badania prawa. W: H. Izdebski, A. Łazarska (red.), *Metodologia dysertacji doktorskiej dla prawników. Teoria i praktyka*. Warszawa: Wolters Kluwer.

Barta, J., Markiewicz, R. (2021). *Prawo autorskie i prawa pokrewne*. Warszawa: Wolters Kluwer.

Basedow, J. (1987). *Der Transportvertrag*. Tübingen: Mohr.

Basedow, J. (1997). Übereinkommen internationaler Straßenverkehr. W: J. Basedow (red.), *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Band 7)*. München: Wydawnictwo C.H.Beck.

Błaszczak, Ł. (2017). Pojęcie i znaczenie ciężaru dowodu w procesie cywilnym. W: W. Jasiński, J. Skorupka (red.), *Ciężar dowodu i obowiązek dowodzenia w procesie karnym*. Warszawa: Wolters Kluwer, Lex.

Bogucki, O. (2000). Domniemania prawne w świetle pojęcia czynności konwencjonalnej. *Ruch Prawniczy Ekonomiczny i Społeczny*, 2.

Bogucki, O., Choduń, A. (2013). Zasady prawa – źródła prawa i źródła nieporozumień. W: A. Bałaban, J. Ciapała, P. Mijal (red.), *Źródła prawa w*

Rzeczypospolitej Polskiej. W 15 lat po wejściu w życie Konstytucji z 2 kwietnia 1997 roku. Wydział Prawa i Administracji US, Szczecin, 69–78.

Broniewicz, W. (1998). *Postępowanie cywilne w zarysie*. Warszawa: Wydawnictwa Prawnicze PWN.

Bukowski, B. (1990). Sprawdzenie przesyłki (Uwagi do art. 48 Prawa przewozowego). *Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego*, 7.

Burdzik, M. (2021). *Lekarz w procesie karnym jako gwarant tajemnicy lekarskiej*. Warszawa: Wolters Kluwer.

Chauvin, T., Stawecki, T., Winczorek, P. (2021). *Wstęp do prawoznawstwa*. Warszawa: Wydawnictwo C.H.Beck.

Choduń, A. (2016). Koncepcja wykładni prawa Macieja Zielińskiego. *Ruch Prawniczy Ekonomiczny i Społeczny*, 4.

Cieślak, M. (1958). Zagadnienia domniemań w procesie karnym. *Sprawozdanie z prac naukowych Wydziału Nauk Społecznych PAN*, 7.

Cieślak, M. (1984). *Polska procedura karna. Podstawowe założenia teoretyczne*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.

Clarke, M.A. (2009). *International carriage of goods by road: CMR.* London: Informa.

Dąbrowa, J. (1962). *Znaczenie domniemań prawnych w polskim procesie cywilnym*. Warszawa–Wrocław: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.

Dąbrowski, D. (2013). Reguły rotterdamskie a unimodalne konwencje przewozowe. *Studia Iuridica Toruniensia*, 1, 45–68.

Dąbrowski, D. (2014). Potrzeba zmian w krajowym prawie przewozowym. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, 2, 70–81

Dąbrowski, D. (2015). W: D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), Komentarz.* Warszawa: Wolters Kluwer.

Dąbrowski, D., Wesołowski, K. (2017). Koncepcja sposobu unormowania umowy przewozu rzeczy w prawie wewnętrznym. W: Z. Kuniewicz, D. Sokołowska (red.), *Prawo kontraktów*. Warszawa: Wolters Kluwer.

Dąbrowski, M. (2017). *Domniemanie zgodności ustaw z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej z 1997 roku*. Olsztyn: Katedra Prawa Konstytucyjnego na Wydziale Prawa i Administracji UWM Olsztyn.

Dąbrowski, D. (2020). W: D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe. Komentarz.* Warszawa: Wolters Kluwer.

Dąbrowski, D. (2020). Wybrane zagadnienia odpowiedzialności operatora pocztowego za niewykonanie lub nienależyte wykonanie krajowej usługi pocztowej polegającej na przewozie przesyłek na tle odpowiedzialności przewoźnika. *Studia Iuridica Toruniensia*, 1, 107–124.

Dąbrowski, D. (2023). *Umowa multimodalnego przewozu towarów w prawie krajowym i międzynarodowym*. Warszawa: Wydawnictwo C.H.Beck.

Demuth, K. (2007). W: K.–H. Thume (red.), *Kommentar zum CMR*, Frankfurt.

De Wit, R. (1993). *Carrier liability and documentation in multimodal transport*. Brussels: *unpublished*.

De Wit, R. (1995). *Multimodal Transport. Carrier Liability and Documentation*. London–New York–Hamburg–Hong Kong: Lloyd's of London Press Ltd.

Dmowski, S. (2011). W: S. Dmowski, S. Rudnicki, *Komentarz do Kodeksu cywilnego. Księga pierwsza. Część ogólna*. Warszawa: LexisNexis.

Dolecki, H. (1998). *Ciężar dowodu w polskim procesie cywilnym.* Warszawa: Wydawnictwa Prawnicze PWN.

Dolecki, H., Radkiewicz, T. (2021). W: T. Wiśniewski (red.), *Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz. Tom I. Artykuły 1–366*. Warszawa: Wolters Kluwer.

Domański, M. (2023). W: K. Osajda (red. serii), M. Domański, J. Słyk (red. tomu), *Kodeks rodzinny i opiekuńczy. Komentarz*. Warszawa: Wydawnictwo C.H.Beck, Legalis/el.

Dragun, M. (1984). *Kwotowe ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika w międzynarodowym prawie przewozowym*. Toruń: Wydawnictwo UMK.

Dragun–Gertner, M., Łopuski, J. (2016). Konosamenty. W: A. Szumański (red.), *Prawo papierów wartościowych. System prawa prywatnego (t. 18)*. Warszawa: Wydawnictwo C.H.Beck.

Farej–Łuciów, G. (2019). Domniemanie prawne w literaturze przedmiotu. W: I. Gil, J. Kruczalak–Jankowska, A. Machnikowska, E. Marszałkowska–Krześ (red.), *Postępowanie upadłościowe. Współczesne problemy stosowania.* Warszawa: Wolters Kluwer.

Flaga–Gieruszyńska, K. (2015). *Postępowanie cywilne. Pytania, Wyd. 7 poprawione i zaktualizowane.* Warszawa: Wydawnictwo C.H.Beck.

Flaga–Gieruszyńska, K. (2019). W: K. Flaga–Gieruszyńska, A. Zieliński, *Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz*. Warszawa: Wydawnictwo C.H.Beck.

Ereciński, T. (2022). W: P. Grzegorczyk, J. Gudowski, K. Markiewicz, M. Walasik, K. Weitz, T. Ereciński, *Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz. Tom II. Postępowanie rozpoznawcze*. LEX/el., art. 234.

Fuchs, D., Malik, A. (2018). W: M. Fras, M. Habdas (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom V. Zobowiązania. Część szczególna (art. 765–921[16])*. Warszawa: Wolters Kluwer, Lex, art. 788, art. 781, art. 791.

Garnowski, K. (2017). Funkcja dowodowa listu przewozowego w lądowym transporcie towarów. *Problemy Transportu i Logistyki*, 4 (40), 31–40. DOI: 10.18276/ptl.2017.40–03

Garnowski, K. (2018). Charakter czynności polegającej na wydaniu towaru przez przewoźnika w wykonaniu umowy drogowego przewozu towarów. *Problemy Transportu i Logistyki*, 42 (2), 39–47. DOI: 10.18276/ptl.2018.42–04

Garnowski, K. (2020). *Wykonanie umowy przewozu rzeczy w transporcie drogowym, kolejowym i lotniczym*. Warszawa: Wolters Kluwer.

Gawlik, Z. (2014). W: A. Kidyba (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania – część szczególna*. Warszawa: Wolters Kluwer, Lex, art. 781.

Gil, P. (2022). Dowody pośrednie w postępowaniu cywilnym. W: M. Białecki, S. Kotas–Turoboyska, F. Manikowski, J. Słyk, E. Szczepanowska (red.), *Rozstrzyganie spraw cywilnych. Aktualne wyzwania i perspektywy*. Warszawa, Lex.

Grignon–Dumoulin, S. (2006). Forum shopping article 31 de la cmr. *Uniform Law Review*, 11 (3), 609–618.

Gizbert–Studnicki, T. (1974). Znaczenie terminu „domniemania prawne" w języku prawnym i prawniczym. *Ruch Prawniczy Ekonomiczny i Społeczny,* 1.

Gizbert–Studnicki, T. (1977). Spór o domniemania prawne. *Państwo i Prawo*, 11.

Glöckner, H. (1983). *Leitfaden zür CMR*. Berlin: Schmidt Erich Verlag.

Glöckner, H. (1987). Limits to Liability and Liability Insurance of Carriers under Articles 3 and 23 to 29 of the CMR. W: J. Theunis (red.), *International Carriage of Goods by Road (CMR)*. London.

Godlewski, J. (2007). *Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM)*. Gdynia: Wydawnictwo Polskiej Izby Spedycji i Logistyki.

Godlewski, J. (2010). *Konwencja COTIF/CIM a umowa SMGS*. Gdynia: Wydawnictwo Polskiej Izby Spedycji i Logistyki.

Gołębiowski, K. (2014). O domniemaniach związanych z wpisami w księgach wieczystych, ich obalaniu oraz konstytutywnym charakterze wpisu, cz. I. *Przegląd Sądowy*, 10.

Goode, R., Kronke, H., McKendrick, E. i Wool, J. (2015). *Transnational Commercial Law: Text, Cases and Materials*. Oxford: Oxford University Press.

Goryszewski, H. (1987). W: A. Kolarski (red.), *Prawo przewozowe z komentarzem*. Warszawa.

Góra–Błaszczykowska, A. (2020). *Kodeks postępowania cywilnego. Tom I A. Komentarz. Art. 1–424[12]*. Legalis.

Górski, W. (1959). *List przewozowy (studium prawne)*. Poznań: Poznańskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk.

Górski, W. (1976). Rozdziały XIII (Przewóz), XIV (Spedycja) oraz XVI (Skład). W: S. Grzybowski (red.), *System prawa cywilnego, t. III, cz. 2*. Wrocław: Ossolineum.

Górski, W. (1983). *Umowa przewozu*. Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze.

Górski, W., Wesołowski, K. (1997). Glosa do wyroku Sądu Apelacyjnego z dnia 31 maja 1996 r., I ACr 138/96. *Orzecznictwo Sądów Polskich*, 11.

Górski, W., Wesołowski, K. (1998). Umowy obrotu towarowego a przewóz przesyłek. *Radca prawny,* 25 (5), Lex.

Górski, W. (2006). 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. z o.o. (ODDK).

Gregorczyk, D. (2021). Fakty Domniemane. W: C. Martysz (red.), *System Prawa Administracyjnego Procesowego. Tom II. Część 4. Dynamika postępowania administracyjnego ogólnego*. Warszawa: Wolters Kluwer.

Grobel, S. (1987). W: M. Sośniak (red.), *Prawo przewozowe*. Katowice.

Grzybowski, P. (2020). *Dobra wiara w podatku od wartości dodanej*. Warszawa: Wolters Kluwer.

Grzybowski, S. (1985). *System prawa cywilnego. Tom I. Część ogólna*. Wrocław: Ossolineum.

Gwiazdomorski, J. (1964). Dwa „domniemania". W: W. Osuchowski, M. Sośniak, B. Walaszek (red.), *Księga pamiątkowa dla uczczenia pracy naukowej Kazimierza Przybyłowskiego*. Kraków–Warszawa.

Haak, K.F. (1986). *The Liability of the Carrier under CMR*. Haga: Stichting Vervoeradres.

Hanusz, A., Czerski, P. (2002). Zasada prawdy materialnej w postępowaniu podatkowym, a domniemania i fikcje prawne. *Przegląd Sądowy*, 1, 90–109.

Hardingham, A.C. (1979). *The Delay Provisions of CMR*. Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly.

Helm, J. G. (1966). *Haftung für Schäden an Frachtgüter*. Karlsruhe: Verslag C. H. Müller.

Heuer, K. (1975). *Die Haftung des Frachtführers nach dem Übereinkommenüber den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR).* Hamburg.

Hotel, M. (2016). Odpowiedzialność wobec konsumenta za utratę lub uszkodzenie rzeczy sprzedanej w czasie przewozu. *Forum Prawnicze*, 36 (4).

Howard, M.N., Crane, P. i Hochberg, D.A. (1990). *Phipson on Evidence*. London: Sweet & Maxwell.

Iorga, I., Costache, M. (2015). The analysis of the causes of exemption from liability of the danube carrier, in the international regime. *Acta Universitatis Danubius Juridica*, 2, 67–85.

Iserzon, E. (1970). W: E. Iserzon, J. Starościak, *Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz, teksty, wzory i formularze*. Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze.

Janiszewska, B. (2005). Glosa do wyroku sądu apelacyjnego z dnia 24 maja 2002 r., I ACa 1459/01. *Przegląd Sądowy*, 1, 194. System Informacji Prawnej Lex.

Jaworski, A. (2012). *Prawo przewozowe: komentarz.* Warszawa: LexisNexis.

Jezioro, J. (2021). Komentarz do art. 791 k.c. W: E. Gniewek, P. Machnikowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*. Warszawa: Wydawnictwo C.H.Beck, Legalis.

Jędrej, K. (2014). W: J. Ciszewski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*. Warszawa: LexisNexis, Lex, art. 791.

Jędrejek, G. (2019). *Kodeks rodzinny i opiekuńczy. Komentarz aktualizowany*. LEX/el, art. 62.

Jung, Ch. (1997). The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR): Survey, Analysis and Trends of Recent German Case Law. *Uniform Law Review*, 2 (1), 148–168.

Jowitt, E., Walsh, C. (eds.) (1983). *Dictionary of English Law*. London: Sweet & Maxwel.

Kawałko, A., Witczak, H. (2021). W: M. Fras, M. Habdas (red.), *Kodeks rodzinny i opiekuńczy. Komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer, art. 85.

Kędziora, K. (2017). W: K. Śmiszek (red.), *Ustawa o wdrożeniu niektórych przepisów Unii Europejskiej w zakresie równego traktowania. Komentarz*. Warszawa, Lex.

Kochanowski, K. (2022). W: C. Łuczywek, D. Pyć, I. Zużewicz–Wiewiórowska (red.), *Kodeks morski. Komentarz*. Warszawa. LEX/el.

Kolarski, A. (1987). W: A. Kolarski (red.), *Prawo przewozowe z komentarzem*. Warszawa.

Kolarski, A. (2002). *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa: C.F. Müller.

Koller, I. (2007). *Transportrecht*. München.

Kondek, J. M. (2023). W: K. Osajda (red. serii), W. Borysiak (red. tomu), *Kodeks cywilny. Komentarz*. Warszawa: Wydawnictwo C.H.Beck.

Konert, A. (2010). Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 5 czerwca 1991 r., III CZP 44/91, LEX/el.

Konert, A. (2020). W: M. Załucki (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*. Warszawa: Wydawnictwo C.H.Beck, System Informacji Prawnej Legalis, art. 791.

Kotas–Turoboyska, S. (2022). *Prawo rodzinne i opiekuńcze. Vademecum.* Warszawa: Wolters Kluwer.

Kotarbiński, T. (1961). *Elementy teorii formalnej i metodologii nauk*. Wrocław: Zakład Narodowy im. Ossolińskich. Wydawnictwo Polskiej Akademii Nauk.

Kozieł, G. (2018). Odpowiedzialność za niewykonanie i nienależyte wykonanie umowy. W: A. Kidyba (red.), *Pozakodeksowe umowy handlowe*. Warszawa: Wolters Kluwer.

Kunicki, A. (1969). *Domniemania w prawie rzeczowym*, Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze.

Kunicki, I. (2010). *Związanie sądu wydanym orzeczeniem w procesie cywilnym*. Warszawa: LexisNexis.

Kuźmicka–Sulikowska, J. (2011). *Zasady odpowiedzialności deliktowej w świetle nowych tendencji w ustawodawstwie polskim*. Warszawa, Lex.

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).* London, New York, Hamburg, Hong Kong: Lloyd's of London Press Ltd.

Loewe, R. (1976). Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR). *European Transport Law,* 11.

Łopuski, J. (1998). *Prawo morskie, t. II*. Bydgoszcz.

Łopuski, J. (1990). Koncepcje i postacie winy w międzynarodowych cywilnoprawnych konwencjach prawa przewozowego. W: S. Sołtysiński (red.), *Problemy kodyfikacji prawa cywilnego (studia i rozprawy), księga pamiątkowa ku czci profesora Zbigniewa Radwańskiego*. Poznań: Wydawnictwo Naukowe UAM.

Łopuski, J. (2010). W: A. Szumański (red.), *System prawa prywatnego. Prawo papierów wartościowych*. Warszawa: Wydawnictwo C.H.Beck.

Markiewicz, K. (2010). W: Ł. Błaszczak, K. Markiewicz, E. Rudkowska–Ząbczyk (red.), *Dowody w postępowaniu cywilnym*. Warszawa: Wydawnictwo C.H.Beck.

Markiewicz, R. (2021). *Prawo autorskie na jednolitym rynku cyfrowym. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/790*. Warszawa: Wolters Kluwer.

Messent, A., Glass, D.A. (1995). *Contracts for the International Carriage of Goods by Road.* London–New York–Hamburg–Hong Kong: LLP Professional Publishing.

Michta, D. (2018). Domniemanie w polskim prawie upadłościowym. *„EUNOMIA – Rozwój Zrównoważony – Sustainable Development”*, 95 (2), 9–16.

Mika, Z. (1972). W: *Kodeks cywilny. Komentarz*. Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze.

Młynarczyk, J. (2002). *Prawo morskie*. Gdańsk: Arche.

Mucha–Kujawa, J. (2019). W: J. Ciszewski, P. Nazaruk (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer, Lex, art. 781.

Morawski, L. (1980). Domniemania faktyczne i reguły dowodu *prima facie*. *Studia Prawnicze*, 1–2, 217–241.

Morawski, L. (1981). *Domniemania a dowody prawnicze*. Toruń: Uniwersytet Mikołaja Kopernika.

Morawski, L. (1982). Ciężar dowodu – niektóre problemy dowodowe. *Studia Cywilistyczne*, XXXII, 189–211.

Nesterowicz, M. (1980). W: J. Winiarz (red.), *Kodeks cywilny z komentarzem*. Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze.

Niewęgłowski, A. (2018). Przedmiot umowy. W: A. Kidyba (red.), *Pozakodeksowe umowy handlowe*. Warszawa: Wolters Kluwer.

Nowacki, J. (1976). *Domniemania prawne*. Katowice: Uniwersytet Śląski.

Nowacki, J. (2003). *Studia z teorii prawa*. Kraków: Zakamycze.

Ogiegło, L. (2015). W: K. Pietrzykowski (red.), *Kodeks cywilny. T. II. Komentarz. Art. 450–1088. Przepisy wprowadzające*. Warszawa: Wydawnictwo C.H.Beck.

Ogiegło, L. (2021). W: K. Pietrzykowski (red.), *Kodeks cywilny. T. II. Komentarz. Art. 450–1088. Przepisy wprowadzające*. System Informacji Prawnej Legalis, art. 791.

Olejniczak, A., Radwański, Z. (1993). *Prawo cywilne – część ogólna*. Warszawa: Wydawnictwo C.H.Beck.

Osajda, K., Borysiak, W. (2022). *Kodeks cywilny. Komentarz*. Warszawa: Wydawnictwo C.H.Beck.

Osborn, P.G., Rutherford, L., Bone, S. (1993). *Osborn's Concise Law Dictionary*. London: Sweet & Maxwel.

Partyk, A., Partyk, T. (2019). *Ciężar dowodu a ustalenia faktyczne sądu*. LEX/el.

Pepłowska–Dąbrowska, Z. (2017). Wybrane zagadnienia kwotowego ograniczenia odpowiedzialności w prawie morskim. Wina własna niewybaczalna i jej interpretacje w orzecznictwie sądów różnych jurysdykcji. W: D. Wetoszka (red.), *Prawo Transportowe Morze. Ląd. Powietrze*. Warszawa: Wydawnictwo C.H.Beck.

Piasecki, K. (2003). *Kodeks cywilny. Księga pierwsza. Część ogólna. Komentarz*. Kraków: Wolters Kluwer.

Piasecki, K. (2010). *System dowodów i postępowanie dowodowe w sprawach cywilnych.* Warszawa: LexisNexis.

Piekarczyk, H. (1977). *Odpowiedzialność przewoźnika za szkody w lądowym transporcie towarów*. Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze.

Pietrzykowski, K. (2018). W: K. Pietrzykowski (red.), *Kodeks cywilny. Tom 1. Komentarz*. Legalis/el., art. 7.

Pilich, M. (2008). Siła wyższa jako przesłanka nieodpowiedzialności przewoźnika za przesyłkę. *Państwo i Prawo*, 4.

Podleśny, M. (2019). Presumptions and Legal Fictions in the General Administrative Procedure. Selected Issues. *Studia Iuridica Lublinensia*, 28 (4), 125–136. DOI: 10.17951/sil.2019.28.4.125–136

Polkowska, M., Szymajda, I. (2004). *Konwencja montrealska. Komentarz*. Warszawa: LIEBER.

Poloczek, E. (1989). Ewolucja poglądów na fikcję prawną. *„Studia cywilistyczne" t. XXXV*, 195–226.

Precht, G., Endrigkeit, K. (1972). *CMR – Handbuch über den Beförderungsvertrag im international en Strassengüterverkehr*. Hamburg: Deutscher Verkehrs–Verlag.

Putzeys, J. (1981). *Le Contrat de Transport Routier de Marchandises*. Brussels.

Raczyński, A. (2022). W: M. Gutowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz (t. 3)*. Legalis.

Radwan, A. (2016). *Ius dissidentium Granice konsensusu korporacyjnego i władzy większości w spółkach kapitałowych*. Warszawa: Wydawnictwo C.H.Beck.

Radwański, Z., Zieliński, M. (2007). W: M. Safjan (red.), *System Prawa Prywatnego*, *Prawo cywilne – część ogólna, t. 1*. Warszawa: Wydawnictwo C.H.Beck.

Rajski, J. (1968). *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego w prawie międzynarodowym i krajowym*. Warszawa: PWN.

Ramberg, J. (1974). The Law of Carriage of Goods Attemps at Harmonization. *European Transport Law*, 14.

Rejdak, M. (2019). W: A. Marciniak (red.), *Kodeks postępowania cywilnego. Tom II. Komentarz do art. 205^{1}–424^{12}*. Warszawa: Wydawnictwo C.H.Beck.

Rejnowicz–Janowska, P. (2020). *Linia lotnicza nie zapłaci ryczałtu za utracony bagaż. Omówienie wyroku TS z dnia 9 lipca 2020 r., C–86/19 (Vuelta)*. LEX/el.

Rhidan, T.D. (2014). *The Carriage of Goods by Sea Under the Rotterdam Rules*. New York: Informa Law from Routledge.

Rodière, R. (ed.). (1972). *International Encyclopedia of Comparative Law: Vol. 12, Law of transport*, *Chapter 2 Carriage by Rail*. Mohr.

Rosengarten, F. (1971). Prejudycjalność wyroku karnego w postępowaniu cywilnym. *Nowe Prawo*, 12.

Rudkowska–Ząbczyk, E. (2021). W: E. Marszałkowska–Krześ (red.), *Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz*. System Informacji Prawnej Legalis.

Ruitinga, P. (1982). Some notes as to article 8 and 9 of the CMR. *European Transport Law*.

Ruitinga, P. (1987). Onus of Proof and Liability – Some notes as to articles 8, 9 and 10 of the CMR Convention. W: J. Theunis (red.), *International Carriage of Goods by Road (CMR)*. London: Lloyd's of London Press Ltd.

Rylski, P. (2009). *Działanie sądu z urzędu a podstawa faktyczna wyroku cywilnego*. Warszawa: Wolters Kluwer.

Sarkowicz, R. (1995). *Poziomowa interpretacja tekstu prawnego*. Kraków: Uniwersytet Jagielloński.

Siarkiewicz, Z. (1986). Odpowiedzialność przewoźnika za szkodę transportową. *Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego*, 12.

Siedlecki, W. (2003). Zagadnienia ogólne. W: W. Siedlecki, Z. Świeboda, *Postępowanie cywilne. Zarys wykładu*. Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis.

Sitkiewicz, B. (2018). Obowiązek naprawienia szkody i zadośćuczynienia za doznaną krzywdę jako środki kompensacyjne orzekane w wyroku skazującym – zagadnienia wybrane. W: A. Lach (red.), *Dochodzenie roszczeń cywilnych a proces karny*. Warszawa: Wolters Kluwer.

Skąpski, A. (1981). Ograniczenia dowodzenia w procesie cywilnym. Warszawa–Kraków: Państwowe Wydawnictwo Naukowe, nakładem Uniwersytetu Jagiellońskiego.

Słownik języka polskiego PWN, dostęp: 15.08.2021 r., https://sjp.pwn.pl/sjp/domniemanie;2453300.html

Słownik języka polskiego PWN, dostęp: 23.04.2024 r., https://sjp.pwn.pl/sjp/przeciwdowod;2509620.html

Sobkowski, J. (1958). Wyrok karny w polskim procesie cywilnym de lege lata i de lege ferenda. *Nowe Prawo*, 12.

Sobolewski, P. (2017). W: K. Osajda (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz, t. I*. Legalis, art. 7.

Sośniak, M. (1967). Zagadnienie związku przyczynowego a dowód prima facie w procesach lekarskich. W: *Księga pamiątkowa ku czci Kamila Stefki*. Warszawa–Wrocław: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.

Sośniak, M. (1974). *Prawo przewozu lądowego*. Warszawa.

Stec, M. (1993). *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika za szkody w przesyłce. Geneza, charakter prawny, granice. Studium prawnoporównawcze.* Kraków: Uniwersytet Jagielloński.

Stec, M. (2004). *Umowa przewozu*. W: J. Rajski (red.), *System Prawa Prywatnego, t. 7, Prawo zobowiązań – część szczegółowa*. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.

Stec, M. (2005). *Umowa przewozu w transporcie towarowym.* Kraków: Zakamycze.

Stec, M. (2016). Konosament. W: M. Stec (red.), *Prawo instrumentów finansowych. System prawa handlowego (t. 4)*. Warszawa: Wydawnictwo C.H.Beck.

Stefaniak, A. (1970). Dowód prima facie w procesie cywilnym. *Nowe prawo*, 10.

Stefański, R.A., Zabłocki, S. (red.) (2017). *Kodeks postępowania karnego, t. 1, Komentarz do art. 1–166*. Warszawa: Wolters Kluwer.

Stevens, F. (2020). Smart Containers: The Smarter, the More Scope for Liability? W: B. Soyer, A. Tettenborn (red.), *Maritime Liabilities in a Global and Regional Context*. London and New York: Informa Law from Routledge.

Sychowicz, M. (2003). W: G. Bieńka (red.), *Komentarz do Kodeksu cywilnego. Księga trzecia – Zobowiązania*. Warszawa: Wolters Kluwer.

Sychowicz, M. (2017). W: J. Gudowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom V. Zobowiązania. Część szczegółowa*. Warszawa: Wolters Kluwer, art. 781.

Szanciło, T. (2008). *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa: Wydawnictwo C.H.Beck.

Szanciło, T. (2013). *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika przy przewozie drogowym przesyłek towarowych*. Warszawa: Wydawnictwo C.H.Beck.

Szanciło, T. (2015). Przedawnienie roszczeń z tytułu umowy drogowego przewozu przesyłek towarowych w prawie polskim. *Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego*, 6, 2–12.

Szanciło, T. (2019). Zabezpieczenie roszczenia ze skargi pauliańskiej. *Przegląd Sądowy*, 4, 7–22.

Sztompka, P. (2021). *Socjologia. Wykłady o społeczeństwie*. Kraków: Znak Horyzont.

Thume, K.–H., Riemer, J.B. (2007). W: K.–H. Thume (red.), *Kommentar zum CMR*. Frankfurt.

Thume, K.–H. (2013). *CMR Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr, Kommentar*, 3 Aulage.

Trumpke, F. (2016). *Exklusivität und Kollektivierung: Das skandinavische Modell der Erweiterten Kollektiven Lizenz*. Berlin. https://www.jstor.org/stable/j.ctv941rkb

Urbański, M. (2005). *O rozumowaniach abdukcyjnych.* W: T. Mróz, M. Sieńko (red.), *Propositiones*. Zielona Góra: Instytut Filozofii Uniwersytetu Zielonogórskiego.

Urbański, M. (2009). *Rozumowania abdukcyjne. Modele i procedury*. Poznań: Wydawnictwo Naukowe UAM.

von Ziegler, A. (2010). Compensation for damage: The rotterdam rules appraised. *European Journal of Commercial Contract Law*, 2 (1–2), 51–62.

Waligórski, M. (1947). *Polskie prawo procesowe cywilne. Funkcja i struktura procesu*. Warszawa: Gebethner i Wolff.

Wesołowski, K. (1990). Rec.: W. Górski, A. Żabski, Prawo przewozowe. Komentarz. *Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego*, 7.

Wesołowski, K. (1995). *Odpowiedzialność przewoźnika za szkody przy przewozie przesyłek w świetle ustawy Prawo przewozowe*. Zielona Góra: Agencja Rozwoju Regionalnego S.A.

Wesołowski, K. (1999). Dochodzenie roszczeń według CMR. *Gdańskie Studia Prawnicze*, 2, 449–468.

Wesołowski, K. (2006). W: W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji. Kodeks cywilny, Prawo przewozowe, CMR.* Gdańsk: ODDK.

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.

Wesołowski, K. (2015). W: D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Komentarz.* Warszawa: Wolters Kluwer.

Wesołowski, K. (2018). Domniemania wynikające z tak zwanych szczególnych przyczyn zwalniających przewoźnika od odpowiedzialności za szkody w przesyłce. *Problemy Transportu i Logistyki*, 43 (3), 147–155. DOI: 10.18276/ptl.2018.43–15

Wesołowski, K. (2020). W: D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe. Komentarz.* Warszawa: Wolters Kluwer.

Wesołowski, K. (2022). A Time Relation in Carriage as a Premise for Carrier Liability for Damage to the Goods. *TEKA Komisji Prawniczej PAN Oddział w Lublinie*, 15 (1), s. 357–370. DOI: 10.32084/tkp.4477

Włodarska, K. (2005). *Umowa drogowego przewozu towarów*. Warszawa: LexisNexis.

Wojdała, M. (2024). *Dowodzenie w sporach z zakresu przewozu drogowego towarów. Wzory pism*. Warszawa: Wolters Kluwer.

Wolwiak, I. (2023). Zmiana reguły ciężaru dowodu. W: M. Rzewuski (red.), *Zarzuty apelacyjne w procesie cywilnym*. Warszawa: Wolters Kluwer.

Wronkowska, S. (2003). *Podstawowe pojęcia prawa i prawoznawstwa*. Poznań: Ars Boni et Aequi.

Wróbel, A. (2023). W: M. Jaśkowska, M. Wilbrandt–Gotowicz, A. Wróbel, *Komentarz aktualizowany do Kodeksu postępowania administracyjnego*. Warszawa: Wolters Kluwer, art. 58.

Wróblewski, J. (1973). Domniemania prawne – problematyka teoretyczna. *Studia Prawno–Ekonomiczne*, t. X.

Wróblewski, J. (1990). *Rozumienie prawa i jego wykładnia*. Wrocław: Zakład Narodowy im. Ossolińskich.

Wyrwińska, K. (2014). Treść umowy – prawa i obowiązki stron. W: A. Kidyba (red.), *Kodeksowe umowy handlowe*. Warszawa: Wolters Kluwer, Lex.

Wyrwiński, M. (2013). Domniemanie, fikcja prawna i reguły interpretacyjne w ustawie o prawie autorskim i prawach pokrewnych – wybrane kontrowersje. W: A. Matlak, S. Stanisławska–Kloc (red.), *Spory o własność intelektualną. Księga jubileuszowa dedykowana profesorom Januszowi Barcie i Ryszardowi Markiewiczowi*. Warszawa: Wolters Kluwer.

Yesilova, E. (2005). The capacity of proof of the consignment note (CMR). *Dokuz Eylul Universitesi Hukuk Fakultesi Dergisi*, 7 (1), 237–274.

Zbiegień–Turzańska, A. (2020). W: K. Osajda (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*. Warszawa: Wydawnictwo C.H.Beck, System Informacji Prawnej Legalis, art. 781.

Zbiegień–Turzańska, A. (2021). W: K. Osajda (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*. Warszawa: Wydawnictwo C.H.Beck, System Informacji Prawnej Legalis, art. 791.

Zieliński M. (1972). *Interpretacja jako proces dekodowania tekstu prawnego*. Poznań: Wydawnictwo Naukowe UAM.

Zieliński, M. (2005). *Podstawowe zasady współczesnej wykładni prawa.* W: P. Winczorek (red.), *Teoria i praktyka wykładni prawa*. Warszawa: Liber.

Zieliński M. (2012). *Wykładnia prawa. Zasady, reguły, wskazówki*. Warszawa: LexisNexis.

Zieliński, M., Bogucki, O., Choduń, A., Czepita, S., Kanarek, B., i Municzewski, A. (2009). Zintegrowanie polskich koncepcji wykładni prawa. *Ruch Prawniczy Ekonomiczny i Społeczny*, 4.

Ziembiński, Z. (1960). Przepis prawny a norma prawna. *Ruch Prawniczy i Ekonomiczny*, 1, 105–122.

Ziembiński, Z. (1980). *Problemy podstawowe prawoznawstwa*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.

Ziembiński, Z. (1983). *Szkice z metodologii szczegółowych nauk prawnych*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.

Ziembiński, Z. (2006). *Logika praktyczna*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.

Zirk–Sadowski, M. (2021). *Wprowadzenie do filozofii prawa*. Warszawa: Wolters Kluwer.

Zwoliński, Z. P. (2013). Tomasz Drewniak, Epistemologia fikcji. Studium historyczno–systematyczne, Oficyna Wydawnicza Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Nysie, Nysa 2011, ss. 424. *„Logos i Ethos"*, 34 (1), 217–225.

Żbikowska, M. (2019). *Ciężar dowodu w polskim procesie karnym*. Warszawa: Wolters Kluwer.

Żylicz, M. (2011). *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*. Warszawa: LexisNexis.

Orzecznictwo

Orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 14 maja 1937 r., C.II. 6/37, RPEiS 1938, nr 2, poz. 418

Orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 7 lutego 1948 r., C.III. 1741/47, OSN 1949, nr 1, poz. 12

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 września 1957 r., 2 CR 855/56, RPEiS 1/59, s. 334

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 kwietnia 1968 r., I CR 56/68, OSP 1969, nr 6, poz. 123, Lex

Wyrok holenderskiego Arrondissementsrechtbank‘s–Hertogenbosch z dnia 17 października 1975 r., NJ, 1977, s. 226

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 listopada 1976 r., I CR 360/76, OSP 1978, nr 1, poz. 3, Lex

Wyrok holenderskiego Hof 's–Hertogenbosch z dnia 24 stycznia 1978 r., NJ 1978, s. 472

Orzeczenie niemieckiego Bundesgerichtshof z dnia 9 lutego 1979 r., ETL 1980, s. 215

Orzeczenie GKA z dnia 18 kwietnia 1979 r., IP–1561/79, PUG 1980–wkładka, nr 4, poz. 1419

Wyrok belgijskiego Cour d’Appel d’Anvers z dnia 30 maja 1979 r., ETL 1979, s. 924

Wyrok belgijskiego Cour de Cassation z dnia 12 grudnia 1980 r., ETL 1981, 250

Wyrok Oberlandesgericht (niemieckiego sądu apelacyjnego) Frankfurt z dnia 20 stycznia 1981 r., Versicherungsrecht 1981, s. 1131

Wyrok francuskiego Cour de Cassation z dnia 15 lutego 1982 r., ETL 1983, s. 24–31

Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 15 kwietnia 1982 r., III CRN 65/82, Legalis

Wyrok belgijskiego Tribunal de Commerce de Liege z dnia 25 listopada 1982 r., ETL 1982, s. 843

Orzeczenie GKA z dnia 14 marca 1984 r., I P–10154/83, OSPiKA 1986, nr 2, poz. 37

Wyrok Tribunal de Commerce de Bruxelles z dnia 6 kwietnia 1984 r., ETL 1984, s. 431

Wyrok angielskiego Queen's Bench Division z dnia 21 maja 1984 r., Lloyd's Law Reports, 1984, nr 2, s. 618–626

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 maja 1985 r., I CR 144/85, OSNC 1986, nr 6, poz. 99

Orzeczenie GKA z dnia 7 listopada 1986 r., IP–7304/86, OSP 1988, nr 2, poz. 43

Orzeczenie GKA z dnia 6 stycznia 1987 r., IP–8905/86, OSP 1988, nr 7–8, poz. 183

Orzeczenie GKA z dnia 11 marca 1988 r., OA–126/88, OSP 1989, nr 4, poz. 70

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 listopada 1989 r., III CRN 349/89, Lex nr 1633762

Wyrok Sadu Najwyższego z dnia 27 lutego 1990 r., III CRN 467/89, Lex nr 1633763

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 kwietnia 1990 r., IV CR 1051/89, Legalis

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 28 listopada 1990 r., I ACr 45/90, OSA 1991, nr 1, poz. 3

Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 5 czerwca 1991 r., III CZP 44/91, OSNC 1992, nr 1, poz. 13

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 17 września 1991 r., I ACr 276/91, Lex nr 1680413

Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 17 grudnia 1991 r., III CZP 130/91, OSNC 1992, nr 7–8, poz. 124

Wyrok Bundesgerichtshof z dnia 30 września 1993 r., ETL 1994, s. 97

Wyrok Oberlandesgericht Frankfurt z dnia 11 lutego 1994 r., Oberlandesgericht Rechtsprechung 1994, s. 76

Orzeczenie Oberlandesgericht Nürnberg z dnia 23 lutego 1994 r., Transportrecht 1994, s. 288

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 kwietnia 1994 r., I CRN 44/94, OSNC 1994, nr 12, poz. 245

Wyrok węgierskiego Legfelsobb Bíróság, Gazdasági Kollégium z dnia 1 sierpnia 1994 r., Bírósági Határozatok 1996, 4

Orzeczenie Oberlandesgericht Nürnberg z dnia 29 marca 1995 r., Transportrecht 1996, s. 252

Orzeczenie Oberlandesgericht Hamm z dnia 2 listopada 1995 r., Transportrecht 1996, s. 335

Orzeczenie Oberlandesgericht Düsseldorf z dnia 14 grudnia 1995 r., Transportrecht 1996, s. 155

Wyrok Tribunale di Milano z dnia 9 stycznia 1997 r., La Responsabilità civile 1997, s. 771–772

Orzeczenie GKA z dnia 2 lutego 1977 r., DO–474/77, OSPiKA 1977, z. 11–12, poz. 211

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 czerwca 1997 r., III CKN 105/97, Lex nr 610292

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 grudnia 1997 r., I CKN 967/97, Lex nr 1227427

Wyrok Tribunal de Commerce d'Anvers z dnia 12 maja 1999 r., Jurisprudence du Port d'Anvers 1999, s. 434–439

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 30 marca 2000 r., III CKN 811/98, Lex nr 51364

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 kwietnia 2000 r., I CKN 149/98, Lex nr 50871

Wyrok Bundesgerichtshof z dnia 15 czerwca 2000 r., ETL 2000, nr 6, s. 785

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 października 2000 r., I CKN 804/98, Legalis

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 13 grudnia 2000 r., III CKN 1422/00, OSNC 2001, nr 7–8, poz. 106

Wyrok Obersten Gerichtshof z dnia 26 kwietnia 2001 r., ETL 2002, s. 497

Wyrok Cour de Cassation z dnia 10 lipca 2001 r., BTL 2001, s. 544

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 14 grudnia 2001 r., I ACa 512/01, Lex nr 1681013

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 7 października 2002 r., I ACa 1188/02, Wokanda 2003, nr 12, poz. 42

Wyrok Audiencia Provincial de Valencia z dnia 22 lutego 2003 r., www.poderjudicial.es

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 kwietnia 2003 r., II CKN 1409/00, OSNC 2004, nr 7–8, poz. 113

Wyrok Bundesgerichtshof z dnia 26 czerwca 2003 r., Transportrecht 2003, s. 311

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z dnia 16 lipca 2003 r., I ACa 1387/02, OSP 2004, nr 6, poz. 78

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 września 2003 r., II CKN 415/01, OSNC 2004, nr 10, poz. 163

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 15 kwietnia 2005 r., I CK 653/04, Legalis

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia z 28 września 2005 r., I CK 114/05, Lex nr 187000

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 stycznia 2006 r., V CSK 59/05, Lex nr 346077

Wyrok Wojewódzkiego Sądu Apelacyjnego w Łodzi z dnia 26 stycznia 2006 r., III SA/Łd 423/05, Lex nr 883419

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 stycznia 2007 r., II CSK 400/06, Lex nr 610076

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 23 marca 2007 r., V CSK 477/06, Lex nr 470003

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 grudnia 2007 r., I PK 157/07, OSNP 2009, nr 3–4, poz. 33

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 14 stycznia 2008 r., II PK 104/07, Lex nr 442870

Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Lublinie z dnia 14 lutego 2008 r., III SA/Lu 460/07, Lex nr 470656

Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 1 kwietnia 2008 r., SK 77/06, OTK–A 2008, nr 3, poz. 39

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 kwietnia 2008 r., II CSK 625/07, Lex nr 627206

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 kwietnia 2008 r., I CSK 500/07, Lex nr 393885

Uchwała Sądu Najwyższego 7 sędziów z dnia 7 listopada 2008 r., III CZP 72/08, OSNC 2009, nr 2, poz. 20

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 kwietnia 2009 r., II CSK 459/08, Lex nr 607254

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 kwietnia 2009 r., II CSK 471/08, Lex nr 607255

Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 5 czerwca 2009 r., I CSK 445/08, Lex nr 584188

Paris Court of Appeal z dnia 19 listopada 2009 r., Bulletin des Transports et de la Logistique 2009, nr 3298, s. 743, IDIT nr 24790

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 grudnia 2009 r., II PK 104/09, Lex nr 558293

Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 4 grudnia 2009 r., III CSK 79/09, Lex nr 677888

Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Lublinie z dnia 8 grudnia 2009 r., III SA/Lu 210/09, Lex nr 581746

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2 czerwca 2010 r., III CSK 245/09, Lex nr 611825

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 lipca 2010 r., II CSK 119/10, Lex nr 603161

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 grudnia 2010 r., I CSK 123/10, Lex nr 818557

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 października 2011 r., IV CSK 65/11, Lex nr 1147775

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 30 listopada 2011 r., III CSK 28/11, Lex nr 1102263

Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 7 lutego 2012 r., I GSK 799/10, Lex nr 1126238

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 14 marca 2012 r., II CSK 328/11, Lex nr 1163191

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z dnia 25 stycznia 2013 r., V ACa 1030/12, Lex nr 1314721

Cour d'appel de Metz z dnia 31 stycznia 2013 r., Bulletin des Transports et de la Logistique 2013, nr 3449, s. 144, IDIT nr 23948

Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 21 lutego 2013 r., III CNP 2/13, Lex nr 1311757

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z dnia 20 marca 2013 r., I ACa 1280/12, Lex nr 1305970

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 12 kwietnia 2013 r., I ACa 1163/12, Lex nr 1331131

Commercial Court of Lviv Region z dnia 18 sierpnia 2013 r., Case 914/2592/13, IDIT (dostęp: 27.03.2024 r.)

Wyrok Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w Warszawie z dnia 7 października 2013 r., XVII AmE 19/12, Lex nr 1720255

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 27 listopada 2013 r., I ACa 1056/13, Lex nr 1537416

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 5 lutego 2014 r., I ACa 667/13, Lex nr 1438095

Wyrok Sądu Rejonowego dla m. st. Warszawy w Warszawie z dnia 5 września 2014 r., XV GC 4912/13, Legalis

Wyrok Sądu Okręgowego w Szczecinie z dnia 26 września 2014 r., VIII Ga 239/14, Legalis

Wyrok Sądu Okręgowego w Poznaniu z dnia 30 września 2014 r., II Ca 688/14, Lex nr 2245784

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 5 listopada 2014 r., I ACa 19/14, Legalis

Wyrok Sądu Okręgowego w Szczecinie z dnia 29 stycznia 2015 r., II Ca 1382/14, Lex nr 2343854

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 18 lutego 2015 r., I ACa 1425/14, Lex nr 1677088

Wyrok Sądu Rejonowego w Jeleniej Górze z dnia 23 lutego 2015 r., V GC 453/13, Legalis

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 26 marca 2015 r., I ACa 858/14, Lex nr 1771494

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 29 kwietnia 2015 r., I ACa 2/15, Lex nr 1782036

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 13 maja 2015 r., VI ACa 880/14, Lex nr 1814846

Wyrok Sądu Rejonowego w Warszawie z dnia 27 maja 2015 r., XVI GC 516/14, Lex nr 2077334

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 23 czerwca 2015 r., VI ACa 1167/14, Lex nr 1808791

Wyrok Sądu Rejonowego w Łodzi z dnia 8 lutego 2016 r., XVIII C 1659/15, Lex nr 2134248

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z dnia 26 lutego 2016 r., V ACa 725/15, Lex nr 2108569

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 2 marca 2016 r., I ACa 1666/15, Legalis

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 14 kwietnia 2016 r., II CSK 338/15, Lex nr 2030463

Wyrok Sądu Okręgowego w Lublinie z dnia 15 kwietnia 2016 r., IX Ga 525/15, Lex nr 2539062

Wyrok Sądu Okręgowego w Lublinie z dnia 3 czerwca 2016 r., IX Ga 13/16, Lex nr 2539053

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 14 lipca 2016 r., I ACa 507/16, Lex nr 2112373

Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 12 października 2016 r., I OSK 354/15, Lex nr 2168101

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 października 2016 r., II CSK 746/15, Lex nr 2159093

Wyrok Sądu Rejonowego w Suwałkach z dnia 13 stycznia 2017 r., I C 1894/16, Lex nr 2310833

Wyrok Sądu Okręgowego z dnia 25 stycznia 2017 r., XVII AmC 1428/16, Legalis

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z dnia 7 lutego 2017 r., I ACa 508/16, Legalis

Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 1 marca 2017 r., II PK 130/16, Lex nr 3543127

Wyrok Sądu Okręgowego w Poznaniu z dnia 25 kwietnia 2017 r., XII C 1558/16, Lex nr 228673

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 26 kwietnia 2017 r., I ACa 89/17, Lex nr 2334369

Wyrok Sądu Rejonowego w Bydgoszczy z dnia 19 maja 2017 r., VIII GC 2113/15, Lex nr 2339223

Wyrok Sądu Okręgowego w Łodzi z dnia 23 czerwca 2017 r., III Ca 336/17, Lex nr 2420232

Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 18 sierpnia 2017 r., IV CSK 609/16, Lex nr 2372558

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 12 października 2017 r., I ACa 510/17, Lex nr 2457575

Wyrok Sądu Okręgowego w Rzeszowie z dnia 17 listopada 2017 r., VI Ga 491/17, Lex nr 2513244

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 22 listopada 2017 r., I ACa 535/17, Lex nr 2472497

Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 6 grudnia 2017 r., I CSK 136/17, Lex nr 2435665

Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 14 lutego 2018 r., V CSK 455/17, Lex nr 3373502

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 12 kwietnia 2018 r., C–258/16, Finnair Oyj v Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia, ZOTSiSPI, nr 4, poz. I–252

Wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 12 czerwca 2018 r., XXVII Ca 224/18, Lex nr 2574723

Wyrok Sądu Okręgowego w Białymstoku z dnia 11 października 2018 r., VII Ga 328/18, Lex nr 3389202

High Court of Justice Business and Property Courts of England and Wales London Circuit Commercial Court (QBD) z dnia 23 października 2018 r., IDIT (dostęp: 3.04.2024 r.)

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 23 stycznia 2019 r., I ACa 159/18, Lex nr 2636494

Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 2019 r., I CSK 501/18, Lex nr 2648718

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z dnia 23 kwietnia 2019 r., I ACa 530/18, Lex nr 2761779

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 9 października 2019 r., VII AGa 1570/18, Lex nr 3103480

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 listopada 2019 r., IV CSK 415/18, Lex nr 2978456

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 9 lipca 2020 r., C–86/19, SL przeciwko Vueling Airlines SA., Lex nr 3027764

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 10 września 2020 r., II CSK 125/19, Lex nr 3054487

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 października 2020 r., II CSK 773/18, Lex nr 3066717

Wyrok Wojewódzkiego Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 28 października 2020 r., II SA/Lu 301/20, Lex nr 3090330

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z dnia 4 listopada 2020 r., I ACa 352/19, Lex nr 3153311

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 4 listopada 2020 r., I ACa 587/19, Lex nr 3101585

Wyrok Sądu Rejonowego w Toruniu z dnia 3 grudnia 2020 r., V GC 960/20, Lex nr 3240249

Cour de Cassation de France (Sąd Kasacyjny we Francji) z dnia 6 stycznia 2021 r., K 18–22.782, ETL 2022, s. 322

High Court of England and Wales Queen's Bench Division Commercial Court z dnia 13 czerwca 2022 r., ETL 2023, s. 594

Court of Appeal (England and Wales) z dnia 28 stycznia 2021 r., ETL 2023, s. 37

Postanowienie Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 4 marca 2021 r., III FSK 2820/21, Lex nr 3129166

Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 31 marca 2022 r., I FSK 1021/20, Lex nr 3371661

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 1 kwietnia 2022 r., I AGa 121/21, Lex nr 3345516

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24 czerwca 2022 r., II CSKP 322/22, Lex nr 3456149

Hoge Raad der Nederlanden (Sąd Najwyższy w Holandii) z dnia 16 września 2022 r., 21/01623, ETL 2023

Wykaz aktów prawnych

Umowy międzynarodowe

Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r. (Dz.U. z 1937 r. nr 33 poz. 258 ze zm.), zmieniona Protokołem sporządzonym w Brukseli dnia 23 lutego 1968 r. oraz protokołem podpisanym w Brukseli 21 grudnia 1979 r. (Dz.U. z 1980 r. nr 14 poz. 48)

Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (Dz.U. z 1933 r. nr 8 poz. 49 ze zm.), znowelizowana tzw. Protokołem Haskim sporządzonym w Hadze dnia 28 września 1955 r. (Dz.U. z 1963 r. nr 33 poz. 189) oraz uzupełniona Konwencją o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez inną osobę niż przewoźnik umowny sporządzoną w Guadalajara dnia 18 września 1961 r. (Dz.U. z 1965 r. nr 25 poz. 167)

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 ze zm.), wraz z Protokołem do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), sporządzonym w Genewie dnia 5 lipca 1978 r. (Dz.U. z 2011 r. nr 72 poz. 382) oraz Protokołem dodatkowym do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) dotyczącym elektronicznego listu przewozowego, sporządzonym w Genewie dnia 20 lutego 2008 r. (Dz.U. z 2019 r. poz. 1487)

Konwencja, uzupełniająca konwencję warszawską, o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez osobę inną niż przewoźnik umowny, sporządzona w Guadalajara dnia 18 września 1961 r. (Dz.U. z 1965 r. nr 25 poz. 167)

Konwencja wiedeńska o prawie traktatów z dnia 23 maja 1969 r. (Dz.U. z 1990 r. nr 74 poz. 439)

Konwencja Celna w sprawie kontenerów sporządzona w Genewie dnia 2 grudnia 1972 r. (Dz.U. z 1983 r. nr 7 poz. 36)

Międzynarodowa Konwencja o bezpiecznych kontenerach sporządzona w Genewie dnia 2 grudnia 1972 r. (Dz.U. z 1984 r. nr 24 poz. 118)

Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM), stanowiące załącznik B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz.U. z 1985 r. nr 34 poz. 158), zmienionej Protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. (Dz.U. z 2007 r. nr 100 poz. 674 ze zm.)

Międzynarodowa konwencja o ratownictwie morskim, przyjęta przez Międzynarodową Organizację Morską w Londynie dnia 28 kwietnia 1989 r. (Dz.U. z 2006 r. nr 207 poz. 1523)

Konwencja o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzona w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Dz.U. z 2007 r. nr 37 poz. 235 ze zm.)

Budapeszteńska konwencja w sprawie umowy przewozu ładunków w żegludze śródlądowej (CMNI) z dnia 22 czerwca 2001 r. (Dz.Urz.UE z 2015 r. nr 276 s. 3)

Protokół dodatkowy do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) dotyczący elektronicznego listu przewozowego, sporządzony w Genewie dnia 20 lutego 2008 r. (Dz.U. z 2019 r. poz. 1487)

Akty normatywne Unii Europejskiej

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie identyfikacji elektronicznej i usług zaufania w odniesieniu do transakcji elektronicznych na rynku wewnętrznym oraz uchylające dyrektywę 1999/93/WE (Dz.Urz. UE z 2014 r. nr 257 s. 73)

Krajowe akty normatywne

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 czerwca 1934 r. Kodeks handlowy (Dz.U. z 1934 r. nr 57 poz. 502)

Dekret z dnia 24 grudnia 1952 r. o przewozie przesyłek i osób kolejami (Dz.U. z 1953 r. nr 4 poz. 7)

Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2024 r. poz. 572)

Ustawa z dnia 25 lutego 1964 r. Kodeks rodzinny i opiekuńczy (Dz.U. z 2023 r. poz. 2809 ze zm.)

Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Dz.U. z 2023 r. poz. 1610 ze zm.)

Ustawa z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (Dz.U. z 2023 r. poz. 1550 ze zm.)

Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy (Dz.U. z 2023 r. poz. 1465)

Ustawa z dnia 6 lipca 1982 r. o księgach wieczystych i hipotece (Dz.U. z 2023 r. poz. 146 ze zm.)

Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz.U. z 2020 r. poz. 8 ze zm.)

Ustawa z dnia 2 września 1994 r. o zmianie ustawy – Prawo przewozowe (Dz.U. z 1994 r. nr 111 poz. 536)

Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks postępowania karnego (Dz.U. z 2024 r. poz. 37 ze zm.)

Ustawa z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (Dz.U. z 2024 r. poz. 18 ze zm.)

Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (Dz.U. z 2023 r. poz. 1309)

Ustawa z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz.U. z 2013 r. poz. 262 ze zm.)

Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej” (Dz.U. z 2016 r. poz. 283)

Ustawa z dnia 12 września 2002 r. o normalizacji (Dz.U. z 2015 r. poz. 1483)

Ustawa z dnia 28 listopada 2003 r. o świadczeniach rodzinnych (Dz.U. z 2024 r. poz. 323)

Ustawa z dnia 17 czerwca 2005 r. o ratyfikacji Konwencji o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Dz.U. nr 150 poz. 1237)

Ustawa z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz.U. z 2023 r. poz. 1542 ze zm.)

Ustawa z dnia 5 września 2016 r. o usługach zaufania oraz identyfikacji elektronicznej (Dz.U. z 2024 r. poz. 422)

Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 19 września 2019 r. w sprawie maksymalnych norm dopuszczalnych ubytków i dopuszczalnych norm zużycia wyrobów akcyzowych (Dz.U. poz. 1791)

Summary

The constructions of evidentiary facilitations are used to regulate the most important issues in the transport law (contractual liability of a carrier, determining the amount of compensation, pursuing claims). The aim of the dissertation is to analyze the provisions containing evidentiary facilitations to assess, among other things, whether their construction is adequate to the situations regulated in them. In particular, the question is what legal constructions are in fact contained in them – legal presumption, plausibility, legal fiction or prima facie evidence? In addition, the question is whether it would be appropriate to use legal presumptions in situations where Polish law provides for more far–reaching effects, namely the expiry of the claim (Article 76 of the Transport Law Act)?

In legal science, the nature of presumptions is also attributed to legal provisions which do not use the words "presumed" but phrases of similar meaning (e.g. "shall be deemed"). The nature of some of them is the subject of dispute. The provisions of Polish law regulating the contract of carriage are largely modelled on similar provisions in international conventions governing the contract of carriage in the various modes of transport. They represent a compromise between different legal systems and cultures. The terminology used in them is not always the same as that developed in domestic law. Meanwhile, the Polish legislator has transferred into domestic law the solutions contained therein often without deeper reflection. Moreover, the provisions governing the contract of carriage in Polish law have remained unchanged on the most important issues for several decades. They are the subject of criticism, indicating the archaic nature of the adopted solutions and their inadequacy to the requirements of contemporary trade. There is no doubt about the need to change them.

The subject of the analysis is the provisions referring to evidentiary facilitations, contained in the provisions of Title XXV of the Transport Agreement (Articles 774–793) of the Civil Code, and the special provisions governing the Transport Agreement, contained in the Transport Law Act of 15 November 1984 and the provisions of Articles 103–187 of the Maritime Code.

The analysis also considers international regulations concerning road (CMR), rail (CIM), air (Montreal Convention, Warsaw Convention), sea (Convention on Bills of Lading) and inland waterway transport (CMNI).

The liability of a shipment carrier, regulated in individual acts of national and international transport law, is based on a system of evidentiary facilitations which purpose is to balance the interests of entities participating in the process of translocation of a shipment (consignor, carrier, consignee). The adopted evidentiary facilitations sometimes remain in relation to each other in a kind of coincidence (conflict). The various evidentiary facilitations generally result from certain provisions. Sometimes, however, they can be reconstructed from the overall regulation of carrier liability. Legal acts contain various constructions of evidentiary facilitations, while the use of different constructions in analogous cases in individual legal acts often does not imply significant meritorious differences relating to the legal effects of the adopted solutions. The terms used in the legislation relating to the evidentiary facilitation are not always adequate for the essence of the type of facilitation. The same regards the determination of the type of evidence, which must be carried out to nullify a given facility (e.g. rebutting a presumption). This is because legal solutions which are not always appropriate from the point of view of evidentiary facilitations known in Polish law are transferred to the ground of Polish law. Evidentiary facilitations, despite their uniform determination, do not have the same meaning in every case. This concerns in particular constructions of the "unless" type, where it is important whether we are dealing only with the shifting of the burden of proof or with the possibility of establishing the facts constituting the conclusion of the presumption. At the same time, there are presumptions in Polish and international transport law which change their character – in connection with the occurrence of certain circumstances, from rebuttable presumptions they become non–rebuttable presumptions. Finally, some facilities adopted in transport law perform atypical functions in relation to the generally accepted model. Mention should be made here of the specific meaning of prima facie evidence, which refers to the strengthening of the evidentiary function of the consignment note.

The result of the dissertation determines the proper character of the provisions referring to evidentiary facilitations, which enables their proper application in practice. On this basis, an own redaction proposal is also presented of the provisions containing evidentiary facilitations in Polish law. This applies in particular to the provisions facilitating the performance of evidence on the condition of a shipment accepted for transport and issued to the consignee, which in practice raises many doubts.