

Streszczenie

Konstrukcje ułatwień dowodowych wykorzystywane są przy regulacji najistotniejszych kwestii w prawie przewozowym (odpowiedzialności kontraktowej przewoźnika, ustalenia wysokości odszkodowania, dochodzenia roszczeń). Celem dysertacji jest analiza przepisów zawierających ułatwienia dowodowe pod kątem oceny m.in. czy ich konstrukcja jest adekwatna do sytuacji w nich unormowanych. Chodzi w szczególności o odpowiedź na pytanie jakie w istocie zawarte są w nich konstrukcje prawne – domniemanie prawne, uprawdopodobnienie, fikcja prawna, czy dowód *prima facie*? Dodatkowo chodzi o ustalenie, czy właściwe byłoby użycie konstrukcji domniemań prawnych w odniesieniu do sytuacji, w których prawo polskie przewiduje skutki dalej idące a mianowicie wygaśnięcie roszczenia (art. 76 ustawy Prawo przewozowe).

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 przedmiotem sporu. Przepisy prawa polskiego regulujące umowę przewozu w dużej mierze wzorowane są na analogicznych postanowieniach konwencji międzynarodowych, regulujących 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. Ponadto przepisy regulujące umowę przewozu w prawie polskim obowiązują niezmiennie w najważniejszych kwestiach od kilkudziesięciu lat. Są przedmiotem krytyki, wskazującej na archaiczność przyjętych rozwiązań i nieadekwatność do wymogów współczesnego obrotu. Nie ma wątpliwości co do potrzeby ich zmiany.

Przedmiotem analizy są przepisy odwołujące się do ułatwień dowodowych, zawarte w przepisach tytułu XXV Umowa przewozu (art. 774-793) Kodeksu cywilnego, oraz przepisy szczególne regulujące umowę przewozu, zawarte w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe oraz przepisach art. 103-187 Kodeksu morskiego. W analizie uwzględniono także regulacje o charakterze

międzynarodowym, dotyczące przewozów samochodowych (CMR), kolejowych (CIM), lotniczych (konwencja montrealaska, konwencja warszawska), morskich (konwencja o konosamentach) i w żegludze śródlądowej (CMNI).

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”, w przypadku której istotne jest to, czy mamy do czynienia jedynie z przerzuceniem ciężaru dowodu, czy z 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. Wreszcie niektóre przyjęte w prawie przewozowym ułatwienia pełnią nietypowe funkcje w stosunku do powszechnie przyjmowanego modelu. Należy wspomnieć tu o specyficznym rozumieniu dowodu *prima facie*, który odnosi się do wzmocnienia funkcji dowodowej listu przewozowego.

Wynikiem dysertacji jest ustalenie właściwego charakteru przepisów odwołujących się do ułatwień dowodowych, co umożliwi ich właściwe stosowanie w praktyce. Na tej podstawie została również zaprezentowana własna propozycja redakcji przepisów zawierających ułatwienia dowodowe w prawie polskim. 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.



