

CHARAKTER PRAWNY AKTÓW STARANNOŚCI ODBIORCY W KRAJOWYM I MIĘDZYNARODOWYM PRZEWOZIE TOWARÓW

DATA PRZESŁANIA: 30.09.2016 | DATA AKCEPTACJI: 12.12.2016 | KODY JEL: K12, K22

Dorota Ambrożuk

Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński
e-mail: dorota.ambrozuk@wzieu.pl

STRESZCZENIE

Celem artykułu jest przedstawienie regulacji dotyczących tak zwanych aktów staranności umożliwiających skuteczne dochodzenie roszczeń wobec przewoźnika za szkody w przesyłce i wynikające z opóźnienia w przewozie. W opracowaniu wskazano na istotę aktów staranności i ich charakter na gruncie poszczególnych przepisów regulujących umowę przewozu krajowego i międzynarodowego. Sformułowano wnioski *de lege ferenda* odnoszące się do przyszłej polskiej regulacji umowy przewozu. Autorka postuluje rezygnację ze skutku materialnoprawnego zaniechania aktów staranności w postaci wygaśnięcia roszczeń. Wyraża przekonanie, że akty staranności powinny być unormowane wyłącznie na płaszczyźnie dowodowej.

SŁOWA KLUCZOWE

akty staranności, umowa przewozu, dochodzenie roszczeń

WPROWADZENIE

Akty staranności osoby uprawnionej (nadawcy lub odbiorcy przesyłki) warunkują skuteczne dochodzenie na gruncie krajowego i międzynarodowego prawa przewozowego (międzynarodowych konwencji regulujących poszczególne gałęzie transportu) roszczeń wobec przewoźnika z tytułu szkód w substancji przesyłki (towaru), a niekiedy również za opóźnienia w przewozie. Celem artykułu jest ich przybliżenie Czytelnikowi, przy czym nie chodzi tylko o przedstawienie istoty aktów staranności, zakresu ich zastosowania oraz ich charakteru prawnego, który w odniesieniu do regulacji zawartej w różnych aktach prawnych jest odmienny, ale także o sformułowanie wniosków *de lege ferenda* dla przyszłej regulacji umowy przewozu w prawie krajowym. Ograniczone ramy artykułu pozwalają jednak na wskazanie kwestii podstawowych.

ISTOTA AKTÓW STARANNOŚCI

Przez tak zwane akty staranności należy rozumieć ogół czynności osoby uprawnionej, które służą zabezpieczeniu możliwości skutecznego dochodzenia roszczeń wobec przewoźnika w przyszłości (por. Górski¹, 1983, s. 27 i n.; Wesołowski, 2013, s. 622) i których wykonanie poprzedza wystąpienie z roszczeniem do przewoźnika czy to w drodze tak zwanej Reklamacji, czy też powództwa. W odniesieniu do szkód w substancji przesyłki czynności te polegają głównie na sprawdzeniu w odpowiednim czasie jej stanu i w przypadku zauważenia naruszeń – zgłoszeniu odpowiednich zastrzeżeń, wezwaniu przewoźnika do udokumentowania stwierdzonej szkody, jej rozmiaru, a także przyczyn i okoliczności, w których szkoda ta powstała (tradycyjnie – sporządzenia na tę okoliczność protokołu o stanie przesyłki), udziału w tych czynnościach, wnoszeniu zastrzeżeń odnośnie do ustaleń przewoźnika, ewentualnie – w przypadku odmowy ze strony przewoźnika udokumentowania szkody – samodzielnym zebraniu niezbędnych dowodów na wyżej wymienione okoliczności (por. Wesołowski, 2013, s. 622). W istocie potrzeba tego rodzaju czynności występuje w przypadku szkód w przesyłce o charakterze częściowym (ubytku, uszkodzenia; odnośnie do podziału szkód w substancji przesyłki na całkowite i częściowe zob. Wesołowski, 1995, s. 17–24). W przypadku szkód całkowitych (utruty, zwanej także całkowitym zaginięciem przesyłki, gdy po upływie terminu przewozu żaden element przesyłki nie został wydany lub postawiony do dyspozycji odbiorcy) fakt powstania szkody nie wymaga udokumentowania, gdyż jest oczywisty wobec braku pokwitowania wydania przesyłki odbiorcy (por. Stec, 2005, s. 319 i literatura tam podana). Jedynie w celu uniknięcia dyskusji co do nieodwracalnego (w sensie konwencjonalnym) charakteru utraty przepisy przewozowe przewidują stosowne domniemania w tym zakresie, jeśli upłynął odpowiednio długi okres czasu². W literaturze podnosi się, iż przepisy te zawierają domniemania, których nie można obalić (por. Clarke, 2009, s. 192; Jesser-Huß, 2009, s. 1040; Koller, 2013, s. 1096–1097; Messent, Glass, 2000, s. 177) lub też fikcją prawną, tj. normę nakazującą przyjąć, że towar zaginął, jeżeli nie został wydany po upływie terminów wskazanych w przepisach przewozowych, i to bez względu na to, czy rzeczywiście zaginął, czy też znajduje się w dzierżeniu przewoźnika (por. Wesołowski w: Wesołowski, Ambrożuk, Dąbrowski, 2015, s. 293; a także Dąbrowski w: Ambrożuk, Dąbrowski, Wesołowski, 2014, s. 218). W konwencjach lotniczych przepisy nie przewidują domniemania (fikcji prawnej), ale stanowią, że brak przybycia towaru w odpowiednim czasie (7 dni) do miejsca, do którego towar powinien być przybyć, uprawnia odbiorcę do dochodzenia w stosunku do przewoźnika praw wynikających z umowy przewozu, co również kładzie kres rozważaniom co do nieodwracalnego charakteru utraty towaru³.

W przypadku opóźnienia w przewozie akty staranności sprowadzają się niekiedy do zgłoszenia w odpowiednim czasie i formie przez nadawcę lub odbiorcę zastrzeżeń co do terminowości wykonania umowy i ewentualnych tego konsekwencji (art. 30 ust. 3 CMR; art. 31 ust. 2 konwencji

¹ Autor ten podkreśla znaczenie aktów staranności nie tylko w relacjach pomiędzy osobą uprawnioną a przewoźnikiem, ale również pomiędzy nadawcą a odbiorcą, a także w relacji do ubezpieczyciela.

² Artykuł 52 ustawy z 15.11.1984 – Prawo przewozowe, t.j. Dz.U. 2015, poz. 915 (dalej: Pr. przew.); art. 29 § 1 załącznika B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Wilnie 3.06.1999. Dz.U. 2007, nr 100, poz. 674 (dalej: RU/CIM); art. 20 ust. 1 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów i protokołu podpisania, sporządzonej w Genewie 19.05.1956. Dz.U. 1962, nr 49, poz. 238, z późn. zm (dalej: CMR).

³ Artykuł 13 ust. 3 Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego z 28.05.1999. Dz.U. 2007, nr 37, poz. 235 (dalej: konwencja montrealaska); art. 13 ust. 3 Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie 12.10.1929. Dz.U. 1933, nr 8, poz. 49, z późn. zm. (dalej: konwencja warszawska).

montrealskiej; art. 26 ust. 2 konwencji warszawskiej). Wymogu takiego nie zawierają jednak ani przepisy Pr. przew., ani też postanowienia RU/CIM, przewidując jednak bardzo krótkie terminy na dochodzenie roszczeń z tytułu przekroczenia terminu przewozu (art. 77 ust. 2 Pr. przew.; art. 47 § 2 lit. c RU/CIM).

ZAKRES REGULACJI

Nie wszystkie akty prawne z zakresu regulacji umowy przewozu nakładają na osobę uprawnioną obowiązek dochowania tak zwanych aktów staranności. Postanowień takich brak na przykład w przepisach Kodeksu cywilnego⁴ regulujących umowę przewozu w art. 774–793. Większość przepisów reguluje jednak omawianą problematykę, choć zakres regulacji jest różny. I tak Pr. przew. w art. 76 stanowi, że przyjęcie przesyłki przez uprawnionego bez zastrzeżeń powoduje wygaśnięcie roszczeń z tytułu ubytku lub uszkodzenia z wyjątkiem sytuacji, gdy: 1) szkodę stwierdzono protokołarnie przed przyjęciem przesyłki przez uprawnionego; 2) zaniechano takiego stwierdzenia z winy przewoźnika; 3) ubytek lub uszkodzenie wynikało z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika; 4) szkodę niedającą się z zewnątrz zauważyć (tzw. szkodę niejawną) uprawniony stwierdził po przyjęciu przesyłki (najczęściej podczas jej rozpakowywania) i w terminie 7 dni zażądał ustalenia jej stanu oraz udowodnił, że szkoda powstała w czasie między przyjęciem przesyłki do przewozu a jej wydaniem. Nie jest natomiast konieczne zgłaszanie przewoźnikowi żadnych zastrzeżeń dla zachowania roszczenia o naprawienie szkody z tytułu przekroczenia terminu przewozu (dostawy) przesyłki. W tym ostatnim przypadku należy jednak wystąpić z roszczeniem w dwumiesięcznym terminie przedawnienia, o którym mowa w art. 77 ust. 2 Pr. przew.

Powyższe rozwiązania wzorowane są na przepisach kolejowej konwencji RU/CIM, gdzie w myśl art. 47 § 1 z chwilą wydania towaru osobie uprawnionej wygasają wszelkie wynikające z umowy przewozu roszczenia przeciwko przewoźnikowi z tytułu częściowego zaginięcia, uszkodzenia lub przekroczenia terminu dostawy. Jednak w razie częściowego zaginięcia lub uszkodzenia roszczenia nie wygasają, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru zostało stwierdzone zgodnie z art. 42 (czyli protokołem) przed przyjęciem towaru przez osobę uprawnioną, jak również gdy tylko z winy przewoźnika zaniebdano takiego stwierdzenia (art. 47 § 2 lit. a RU/CIM). W przypadku zaś szkód niedających się zauważyć z zewnątrz, a które stwierdzono po przyjęciu towaru przez osobę uprawnioną, roszczenie nie gaśnie, jeżeli osoba ta zażąda od przewoźnika stwierdzenia szkody zgodnie z art. 42, bezpośrednio po jej ujawnieniu, najpóźniej jednak w ciągu 7 dni po przyjęciu towaru, i udowodni ponadto, że szkoda powstała w czasie pomiędzy przyjęciem towaru do przewozu a jego wydaniem (art. 47 § 2 lit. b RU/CIM). Wbrew literalnemu brzmieniu przepisu art. 47 § 1 RU/CIM dokonanie zastrzeżenia przy odbiorze towaru od przewoźnika nie jest konieczne, gdy doszło do przekroczenia terminu dostawy, a roszczenie odszkodowawcze nie wygasa z chwilą wydania towaru osobie uprawnionej. Z postanowienia art. 47 § 2 lit. c RU/CIM wynika bowiem, że roszczenie nie wygasa, jeżeli osoba uprawniona w ciągu 60 dni skorzysta z przysługujących jej praw wobec jednego z przewoźników, o których mowa w art. 45 § 1 RU/CIM, czyli wystąpi z roszczeniem. Pomimo braku zastrzeżeń przy odbiorze towaru roszczenie nie gaśnie także wtedy, gdy osoba uprawniona udowodni, że szkoda jest wynikiem działania lub zaniechania popełnionego albo z zamiarem spowodowania szkody, albo lekkomyślnie i ze świadomością prawdopodobieństwa powstania szkody (art. 47 § 2 lit. d RU/CIM).

⁴ Ustawa z 23.04.1964. t.j. Dz.U. 2016, poz. 380, z późn. zm. (dalej: k.c.).

Odmienne kwestia aktów staranności uregulowana została na gruncie konwencji CMR. W myśl art. 30 ust. 1 tej konwencji 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 ciągu 7 dni od daty dostawy, nie wliczając niedziel i dni świątecznych, jeśli idzie o braki lub uszkodzenia niewidoczne – domniemywa się, jeśli nie ma dowodu przeciwnego, że otrzymał towar w stanie opisanym w liście przewozowym. Jednak w przypadku opóźnienia dostawy może ono stanowić podstawę do odszkodowania tylko wówczas, gdy zastrzeżenie zostało skierowane na piśmie w terminie 21 dni od dnia postawienia towaru do dyspozycji odbiorcy (art. 30 ust. 3 CMR).

Bardziej skomplikowaną regulację zawierają postanowienia konwencji lotniczych. I tak, postanowienie art. 31 ust. 1 konwencji montrealskiej statuuje domniemanie zwykłe („z dopuszczeniem dowodu przeciwnego”), że bagaż lub towar dostarczone zostały w dobrym stanie i zgodnie z dokumentem przewozowym lub „zapisem zabezpieczonym w inny sposób” (zamiast wystawienia dokumentu można użyć bowiem każdego innego sposobu zabezpieczenia informacji, które powinien zawierać np. lotniczy list przewozowy). Kolejny jednak przepis zawarty w tym artykule (ust. 2) wprowadza terminy zgłoszenia przewoźnikowi przez osobę uprawnioną zastrzeżeń dotyczących uszkodzenia przesyłki towarowej (14 dni) i opóźnienia w przewozie (21 dni). Postanowienie to nie dotyczy jednak szkody, co do której zaniechanie zastrzeżeń rodzi skutek określony w postanowieniu ust. 4, w myśl którego jeżeli nie wniesiono zastrzeżeń w tych terminach, żadne postępowanie nie może być podjęte przeciwko przewoźnikowi z wyjątkiem oszustwa z jego strony. Analogiczne rozwiązania zostały przyjęte w przepisach art. 26 konwencji warszawskiej z tym zastrzeżeniem, że przepis ten nie przewiduje innego zapisu informacji niż w dokumencie przewozowym.

CHARAKTER AKTÓW STARANNOŚCI

W świetle powyższych regulacji akty staranności unormowane przepisami przewozowymi mają różne znaczenie (charakter). W części przepisów regulujących umowę przewozu niektóre z omawianych aktów ukształtowane zostały jako czynności materialnoprawne, ich zaniechanie rodzi bowiem (co do zasady, od której przewidziane są wyjątki) skutek w postaci wygaśnięcia roszczeń wobec przewoźnika. Należy je zakwalifikować do czynności prawnych zachowawczych, których istota polega na dążeniu do zachowania przysługującego komuś prawa. Przykładem takiej regulacji jest przytoczony wyżej art. 76 Pr. przew. Czynnością prawną zachowawczą jest tu zatem zgłoszenie przez odbiorcę zastrzeżenia dotyczącego stanu przesyłki przed przyjęciem przesyłki od przewoźnika. Pozostałe czynności zaliczane do aktów staranności, wynikające z przepisów Pr. przew. (np. protokolarne dokumentowanie szkody przewidziane w art. 74), nie mają już takiego charakteru⁵.

Kwestia jest jednak bardziej skomplikowana w odniesieniu do sytuacji, w których zaistnienie skutku materialnoprawnego uzależnione jest od skutecznego przeprowadzenia dowodu na wskazaną okoliczność, tak jak ma to miejsce w odniesieniu do szkód niejawnych. Samo zgłoszenie przewoźnikowi zastrzeżenia co do stanu takiej przesyłki i zażądanie sporządzenia protokołu nie jest bowiem wystarczające do zapobieżenia wygaśnięciu roszczenia. Należy jeszcze udowodnić, że szkoda powstała w czasie, gdy przesyłka pozostawała w pieczy przewoźnika. W praktyce przeprowadzenie takiego dowodu jest niezwykle trudne.

⁵ Kwestia ta z reguły nie jest zauważana w literaturze przedmiotu.

Podobnie problem jest unormowany w art. 47 § 1 RU/CIM. Przepis ten nie wspomina wprawdzie o braku zastrzeżeń ze strony odbiorcy, jednak analiza sytuacji, w których wydanie przesyłki nie prowadzi do wygaśnięcia roszczeń, wskazuje, że także i tu chodzi o odbiór towaru bez zastrzeżeń w przypadku częściowego zaginięcia lub uszkodzenia towaru, gdyż jedną z tych sytuacji jest stwierdzenie przez osobę uprawnioną faktu zaginięcia lub uszkodzenia towaru przed przyjęciem towaru przez osobę uprawnioną zgodnie z art. 42 RU/CIM, a w przypadku szkód niedających się z zewnątrz zauważyć – żądanie takie wyartykułowane w ciągu 7 dni po przyjęciu towaru, połączone z udowodnieniem, że szkoda powstała w czasie między przyjęciem towaru do przewozu a jego wydaniem (por. Godlewski, 2007, s. 124).

Nie wszystkie jednak regulacje umowy przewozu z brakiem zachowania aktów staranności wiążą skutek w postaci wygaśnięcia roszczenia. Część z nich skutki niewykonania aktów staranności reguluje wyłącznie na płaszczyźnie dowodowej. Przykładem jest postanowienie art. 30 ust. 1 CMR. Zaniechanie czynności wymienionych w tym postanowieniu nie powoduje wygaśnięcia roszczenia, a jedynie skutek w postaci powstania domniemania prawnego zwykłego, że towar został wydany w stanie opisanym w liście przewozowym (w angielskiej wersji konwencji CMR, która jest językiem autentycznym konwencji, mowa nie o domniemaniu, lecz o *dowodzie prima facie*; w wersji francuskiej, także autentycznej, mowa jednak o domniemaniu; na temat dowodu *prima facie* zob. Białkowski, 2014, s. 115–125; Dolecki, 1998, s. 162 i n.; Morawski, 1980, s. 230). Domniemanie to może być obalone dowodem przeciwnym. Choć roszczenie w znaczeniu materialnoprawnym istnieje, do skutecznego jego dochodzenia konieczne jest przeprowadzenie trudnego w praktyce dowodu obalającego domniemanie dobrego stanu przesyłki w momencie odbioru towaru (Wesołowski, 2013, s. 623 i literatura oraz orzecznictwo tam podane). Zgłoszenie przez osobę uprawnioną zastrzeżenia wywołuje zatem skutek w postaci braku powstania domniemania, że odbiorca odebrał towar w stanie opisanym w liście przewozowym. Także jednak i konwencja CMR przewiduje skutek materialnoprawny w postaci wygaśnięcia roszczeń. Ma to miejsce w przypadku opóźnienia w przewozie, gdy odbiorca nie dokonał stosowanego zastrzeżenia w odpowiednim czasie, co wynika z treści art. 30 ust. 3 CMR.

W przypadku konwencji lotniczych ustalenie właściwego charakteru skutku braku zastrzeżeń musi być poprzedzone określeniem wzajemnej relacji pomiędzy przepisem art. 31 ust. 1 konwencji montrealskiej zawierającym domniemanie należytego stanu przesyłki w przypadku odbioru jej bez zastrzeżeń oraz postanowieniem art. 31 ust. 4 w zw. z ust. 2 tej konwencji uniemożliwiającym dochodzenie roszczeń w braku zgłoszenia zastrzeżeń w terminach określonych w ust. 2 tego artykułu (alogiczny problem występuje na gruncie art. 26 ust. 1 oraz ust. 4 w zw. z ust. 2 konwencji warszawskiej). Na pierwszy rzut oka mogłoby się wydawać, że są one ze sobą sprzeczne, przewidują bowiem różne skutki niezgłoszenia zastrzeżeń. Bliższa analiza wskazuje jednak, że tak nie jest. Po pierwsze, różne są zakresy obu postanowień. O ile przepisy art. 31 ust. 1 konwencji montrealskiej oraz art. 26 ust. 1 konwencji warszawskiej dotyczą wszelkich szkód ilościowych i jakościowych, to art. 31 ust. 4 w zw. z ust. 2 konwencji montrealskiej i art. 26 ust. 4 w zw. z ust. 2 konwencji warszawskiej dotyczą wyłącznie uszkodzenia i dodatkowo opóźnienia. Zakresy norm wynikających z tych przepisów pokrywają się zatem jedynie w przypadku uszkodzenia. Także i tu nie można jednak mówić o sprzeczności, choćby z tego względu, że poszczególne skutki występują w pewnej sekwencji czasowej. O ile domniemanie dobrego stanu towaru i jego zgodności z dokumentem przewozowym lub „zapisem zabezpieczonym w inny sposób” następuje już w momencie odbioru, o tyle skutek wynikający z art. 31 ust. 4 w zw. z ust. 2 konwencji montrealskiej (art. 26 ust. 4 w zw. z ust. 2 konwencji warszawskiej) ma miejsce dopiero po zaniechaniu zastrzeżeń w terminach wynikających z art. 31 ust. 2 konwencji montrealskiej i art. 26 ust. 1 konwencji warszawskiej.

Domniemanie z art. 31 ust. 1 konwencji montrealskiej i odpowiednio art. 26 ust. 1 konwencji warszawskiej pozostaje skuteczne w przypadku zgłoszenia zastrzeżeń w wyżej wymienionych terminach. Odnosi się ono przy tym zarówno do szkód jawnych, jak i szkód ukrytych.

Sposób sformułowania przepisu art. 31 ust. 4 w zw. z ust. 2 konwencji montrealskiej i art. 26 ust. 4 w zw. z ust. 2 konwencji warszawskiej sugerowałby, że brak wniesienia zastrzeżeń (sprzeciwu) rodzi skutek natury formalnoprawnej (procesowej) w postaci negatywnej przesłanki procesowej. Konsekwentnie należałoby uznać, że umożliwiła ona sądowi odrzucenie pozwu. Wniosek taki, wysnuty z wykładni językowej, wydaje się jednak błędny. Przepisy konwencji międzynarodowych dotyczących umowy przewozu nie regulują co do zasady zagadnień procesowych. Ważniejsze jest jednak to, że badanie zaistnienia skutku określonego w art. 31 ust. 4 w zw. z ust. 2 konwencji montrealskiej i odpowiednio art. 26 ust. 4 w zw. z ust. 2 konwencji warszawskiej z pewnością wykracza poza ramy badania formalnego pozwu, zwłaszcza gdy podnoszony jest zarzut oszustwa ze strony przewoźnika (znoszący skutek, o którym mowa). Stąd też pojęcie *postępowania* (w konwencji montrealskiej), *skargi* (w konwencji warszawskiej) użyte w przytoczonych przepisach należałoby rozumieć szeroko, tj. nie tylko w znaczeniu proceduralnym, ale jako każde zachowanie zmierzające do zaspokojenia roszczenia (por. Ruhwedel, 2009, s. 1661). Rozwiązanie, które przyjęli twórcy obu konwencji lotniczych, należałoby traktować jako analogiczne do tego, które występuje w konwencji kolejowej RU/CIM i w Pr. przew. Chodzi zatem o skutek materialnoprawny w postaci wygaśnięcia roszczenia. Rzecz nie ma wyłącznie znaczenia teoretycznego czy formalnoprawnego (kwestia sposobu zachowania sądu w przypadku wniesienia powództwa o odszkodowanie – odrzucenie pozwu, oddalenie powództwa). Odpowiedź na pytanie o charakter skutku przewidzianego przepisem art. 31 ust. 4 w zw. z ust. 2 konwencji montrealskiej i art. 26 ust. 4 w zw. z ust. 2 konwencji warszawskiej rzutuje bowiem na kwestie materialnoprawne, między innymi na możliwość potrącenia wierzytelności o odszkodowanie z wierzytelnością przysługującą przewoźnikowi (np. o przewoźne). Jeżeli bowiem przyjąć, że wobec braku wniesienia zastrzeżeń w określonych terminach roszczenia osoby uprawnionej o naprawienie szkody spowodowanej uszkodzeniem towaru lub opóźnieniem przewozu wygasają, to dokonanie potrącenia nie jest możliwe.

Jak już wyżej wskazano, przepis art. 31 ust. 2 konwencji montrealskiej i przepis art. 26 ust. 2 konwencji warszawskiej nie odnoszą się do szkody w postaci utraty (zaginięcia) towaru lub ubytku (częściowego zaginięcia towaru). W przypadku utraty sprawa jest oczywista, gdyż nie następuje tu odbiór towaru, a co za tym idzie – zgłoszenie jakichkolwiek zastrzeżeń wobec braku pokwitowania odbioru staje się zbędne i zgodnie z art. 13 ust. 3 konwencji montrealskiej, jak i warszawskiej po upływie 7 dni od dnia, w którym towar powinien był przybyć, odbiorca może wystąpić z powództwem odszkodowawczym przeciwko przewoźnikowi. Inaczej rzecz się ma jednak w przypadku ubytku, bowiem brak dokonania czynności zachowawczej w postaci złożenia zastrzeżenia co do stanu towaru (istnienia ubytku) w momencie jego odbioru rodzić będzie zgodnie z art. 31 ust. 1 konwencji montrealskiej i art. 26 ust. 1 konwencji warszawskiej domniemanie prawne zwykłe, iż towar został odebrany w należytych stanie. Skoro jednak przepis art. 31 ust. 2 konwencji montrealskiej i art. 31 ust. 2 konwencji warszawskiej nie nakłada na osobę uprawnioną żadnego terminu na zgłoszenie okoliczności wystąpienia ubytku (inaczej niż to czyni w przypadku uszkodzenia), to brak zastrzeżenia wywiera jedynie skutki na płaszczyźnie dowodowej (domniemanie odebrania towaru bez ubytku). Roszczenie osoby uprawnionej będzie zatem istniało, ale dla skutecznego jego dochodzenia będzie musiała ona przeprowadzić trudny w praktyce dowód na okoliczność istnienia ubytku w towarze już w momencie jego odbioru od przewoźnika.

PODSUMOWANIE, WNIOSKI *DE LEGE FERENDA*

Z powyższych uwag wynika, że akty staranności nie stanowią koniecznego elementu przedmiotu regulacji umowy przewozu. Powstaje zatem pytanie o potrzebę ich unormowania w przyszłej regulacji umowy przewozu (rozszerzonym unormowaniu w kodeksie cywilnym czy też nowej ustawie przewozowej). W przypadku udzielenia odpowiedzi pozytywnej dalszą kwestią wymagającą rozstrzygnięcia jest charakter tych aktów, to znaczy czy mają one warunkować dochodzenie roszczeń wobec przewoźnika z określonych tytułów, czy też jedynie je ułatwiać. Inaczej mówiąc, czy zaniechanie aktów staranności przez osobę uprawnioną ma powodować skutek materialnoprawny w postaci wygaśnięcia roszczeń, czy też jedynie skutek dowodowy w postaci uznania, że do szkody nie doszło w czasie przewozu (a w przypadku opóźnienia – że w ogóle nie doszło do powstania szkody).

Na pierwsze z postawionych pytań należy udzielić odpowiedzi twierdzącej. Akty staranności są przedmiotem regulacji wszystkich konwencji międzynarodowych, jak również Pr. przew. w obecnym kształcie. Brak analogicznej regulacji w kodeksie cywilnym należy tłumaczyć ramowym charakterem tego unormowania. Akty staranności, jeśli nie warunkują dochodzenia roszczeń wobec przewoźnika, to co najmniej stanowią element podstawy domniemania nakazującego przyjąć, że do szkody doszło w czasie przewozu. Zwalnia ono osobę uprawnioną z konieczności przeprowadzenia dowodu na tę okoliczność, który to dowód, biorąc pod uwagę fakt, że osoba uprawniona nie towarzyszy z reguły przesyłce, byłby niezwykle trudny do przeprowadzenia.

Inaczej należy widzieć problem w odniesieniu do opóźnienia w przewozie. Wymóg zgłoszenia zastrzeżeń w tym zakresie w krótkim terminie po zakończeniu przewozu, tak jak to przewiduje CMR i konwencje lotnicze, jest zbędny. Terminy przedawnienia w Pr. przew. są na tyle krótkie, że nie ma potrzeby dodatkowo dyscyplinować osób uprawnionych do szybkiego dochodzenia roszczeń.

Ten ostatni argument przemawia także za rezygnacją z materialnoprawnego skutku zaniechania aktów staranności dotyczących szkód w substancji przesyłki w postaci wygaśnięcia roszczeń. Wprowadzenie takiego skutku w istocie obwarowuje dochodzenie roszczeń z tego tytułu dwoma terminami – swoistym terminem zawitym przewidzianym dla dokonania aktów staranności oraz terminem przedawnienia dla dochodzenia skonkretyzowanych już roszczeń, przy czym niedochowanie przez osobę uprawnioną terminu na dokonanie aktów staranności (pomimo że nie upłynął jeszcze termin przedawnienia) uniemożliwia co do zasady skuteczne dochodzenie roszczenia od przewoźnika. Regulacja taka stanowi nadmierne uprzywilejowanie przewoźnika, co jest szczególnie widoczne w sytuacji, gdy pomimo niezachowania aktów staranności osoba uprawniona posiada dowody na nienależyte wykonanie przez przewoźnika umowy przewozu, a termin na dochodzenie roszczenia jeszcze nie upłynął. Dlatego też akty staranności powinny stanowić jedynie powinność ułatwiającą dochodzenie roszczeń przez osobę uprawnioną, a nie je warunkującą. Stąd też należy postulować, aby w przyszłej regulacji umowy przewozu w prawie polskim nadać aktom staranności jedynie skutek dowodowy, sprowadzający się do tego, że brak dokonania aktów staranności w odpowiednim czasie, tj. przyjęcie przesyłki przez osobę uprawnioną od przewoźnika bez zastrzeżeń, rodzi domniemanie prawne wzruszalne (a więc z możliwością przeprowadzenia dowodu przeciwnego), że przesyłka została dostarczona w należytnym stanie i umówionym terminie.

LITERATURA

- Ambrożuk, D., Dąbrowski, D., Wesołowski, K. (2014). *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Białkowski, M. (2014). Dowód *prima facie* w postępowaniu cywilnym dotyczącym szkód powstałych w związku z leczeniem. *Palestra*, 3–4, 115–125.
- Clarke, M.A. (2009). *International Carriage of Goods by Road: CMR*. London: informa.
- Dolecki, H. (2008). *Ciążar dowodu w polskim procesie cywilnym*. Warszawa: PWN.
- Godlewski, J. (2007). *Przepisy ujednolicone o umowie przewozu towarów kolejami (CIM)*. Gdynia: Wyd. Polskiej Izby Spedycji i Logistyki.
- Górski, W. (1983). *Umowa przewozu*. Warszawa: Wyd. Prawnicze.
- Jesser-Huß, H. (2009). W: B. Czerwenka, R. Herber (red.), *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Transportrecht*. München: C.H. Beck, Franz Vahlen.
- Koller, I. (2013). *Transportrecht. Kommentar*. München: C.H. Beck.
- Messent, A., Glass, D. (2000). *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. London, Hong Kong: Lloyd's of London Press Ltd.
- Morawski, L. (1980). Domniemanie faktyczne i reguły dowodu *prima facie*. *Studia Prawnicze*, 1–2, 217–241.
- Ruhwedel, R.H. (2009). W: B. Czerwenka, R. Herber (red.), *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Transportrecht*. München: C.H. Beck, Franz Vahlen.
- Stec, M. (2005). *Umowa przewozu w transporcie towarowym*. Kraków: Zakamycze.
- Wesołowski, K. (1995). *Odpowiedzialność przewoźnika za szkody przy przewozie przesyłek w świetle ustawy Prawo przewozowe*. Zielona Góra: Agencja Rozwoju Regionalnego S.A.
- Wesołowski, K. (2013). *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Wesołowski, K., Ambrożuk, D., Dąbrowski, D. (2015). *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR)*. Warszawa: Wolters Kluwer.

 Legal Nature of the Consignee's Acts of Diligence in Domestic and International Transport

ABSTRACT | The aim of this article is to present the regulation concerning the so-called acts of diligence which have to be completed to allow making an effective claim against the carrier for a damage to goods or delay in a carriage. The article points out the essence of the acts of diligence and their nature on the basis of domestic and international regulations governing a contract of carriage. Some conclusions *de lege ferenda* concerning the future Polish regulation of the contract of carriage have been formulated. The author is of the opinion that an omission of acts of diligence should not lead to an expiration of claims. She believes that such an omission should cause effects only in terms of evidence, also with regard to a delay in a carriage.

KEYWORDS | acts of diligence, contract of carriage, action against the carrier

Translated by Daniel Dąbrowski